

Joseph Marchisio

**Des diplomates français et anglais en poste
en Chine écrivent....
1863-1911**

**Joseph Marchisio
66 /1703 rue de l'Egalité
92 130 Issy les Moulineaux
Tel. 01 77 46 42 48
Courriel : marcjose@numericable.fr**

Avant-propos

Mes recherches sur l'histoire des chemins de fer chinois de 1860 à 1914 m'ont amené à consulter des milliers de pages d'archives du Quai d'Orsay et du Foreign Office où sont conservés tous les rapports adressés par les ministres de France et d'Angleterre à Pékin ou par les Consuls en Chine. Au fil de ces lectures, certains textes m'ont particulièrement intéressé bien que sans lien direct avec mon travail. Ils reflétaient une situation, un problème, un état d'esprit ; je les ai transcrits sans intention particulière. Les années passant, il me semble que ces documents peuvent être intéressants pour d'autres que pour moi : notamment pour de jeunes historiens n'ayant pas un accès direct aux Archives françaises et anglaises. mais aussi pour tous ceux qui, s'ils veulent réellement comprendre la Chine d'aujourd'hui, ont l'impératif besoin d'un minimum de connaissances sur la Chine d'hier. Après les avoir relus, j'ai décidé de retenir un certain nombre de textes qui me semblent significatifs, marquant l'évolution de la pensée de diplomates en poste en Chine, les rivalités des puissances se disputant ou se partageant le marché chinois, anticipant même un temps le partage de la Chine, prenant conscience de la montée du sentiment national.

Ces documents illustrent parfaitement la politique des gouvernements anglais, français, allemand, russe, belge de l'époque, imbus de leur supériorité économique et militaire. Avec bientôt l'intrusion du Japon. Tantôt ils collaborent pour plus d'efficacité, tantôt ils s'opposent parfois âprement. Après les deux guerres de l'opium, ils règlent par l'emploi de la force et notamment des canonnières les conflits locaux nés notamment de l'activité de certains missionnaires. Puis, conseillant vivement au gouvernement chinois une série de réformes – le mot réforme revenant comme un leitmotiv dans beaucoup de dépêches – ils tentent d'imposer la pénétration économique de la Chine dans laquelle ils voient un vaste débouché pour leurs industries en même temps qu'un immense réservoir de matières premières (charbon, minerais) A partir de 1895, ils évoquent crûment un partage de la Chine similaire à ce qui a été fait en Afrique. La lecture des textes de cette époque est sans ambiguïté ainsi Paul Claudel écrit-il « *La Chine n'est pas comme la Turquie un homme malade. C'est un cadavre prêt à être dépecé et qui s'offre de lui-même au couteau* ».

Mais ce que les puissances avaient toujours sous-estimé c'était la résistance de tout un peuple révolté, résistance qui se traduit par le raz de marée des Boxers. Après quoi, la politique des puissances fut obligée de changer de visage : la pénétration se fit plus insidieuse.

Ces documents sont répartis en deux séries, l'une plus générale, comprend les documents français et anglais (ces derniers sur fond grisé) l'autre (pages 52 à 82) qui montre de manière très concrète la mise en oeuvre de la politique par les diplomates concerne la principale entreprise française en Chine : le chemin de fer Pékin – à Hankou¹.

Joseph Marchisio

¹ Ces deux séries de documents peuvent être lues séparément, quelques textes particulièrement importants se retrouvent dans chacune d'elles.

SOMMAIRE

1863	BERTHEMY (août 1863) Hostilité de la population chinoise à l'égard de certains missionnaires.....	7
1864	BERTHEMY (27 mai 1864) Violences contre des Chrétiens chinois.....	7
	BERTHEMY (15 décembre 1864) Actes de violences de militaires français à Shanghai.....	8
1865	BELLONET (1er novembre 1865) L'état de la Chine vue par <i>le North China Herald</i>	8
	E.SIMON (10 décembre 1865) Les souhaits des étrangers : une bonne guerre ou de nouvelles concessions.....	9
1866	BELLONNET (1 ^{er} avril 1866) L'ardeur inconsidérée de Mgr Desflèches.....	9
	BELLONNET (20 juillet 1866) Nous avons une politique trop conciliante. Faiblesse du pouvoir central chinois.....	10
	ALCOCK (7 septembre 1866) Paralysie du pouvoir central.....	
	BELLONNET (25 juillet 1866) Les réparations aux missionnaires du Sichuan. Envoyer la flotte ? Nous ouvrir une nouvelle province.....	11
	ALCOCK (13 décembre 1866) La clause d'exterritorialité en faveur des missionnaires et des convertis est dangereuse.....	12
1867	LALLEMAND (31 mai 1867) Après la guerre, on aurait dû occuper Pékin.....	13
	LALLEMAND (11 juin 1867) Un portrait du prince Gong.....	13
	LALLEMAND (27 juin 1867) Ou la cour cède...ou un nouvel empereur ?.....	14
	ALCOCK (8 novembre 1867) Les traités ne peuvent pas changer les sentiments nationaux ni les coutumes.....	14
	LALLEMAND (2 janvier 1868) Le respect des tombes.....	15
1868	De ROCHECHOUART (6 décembre 1868) Respect des tombes et construction de chemins de fer.....	15
	BRENIER de MONTMORAND (6 décembre 1868) Navires de guerre anglais pour obtenir le versement de réparations à des missionnaires.....	15
1869	BRENIER de MONTMORAND (20 janvier 1869) Envoi de canonnières à Formose pour soutenir une mission – Les résultats	16
	De ROCHECHOUART (5 septembre 1869) Les négociants étrangers : gagner de l'argent le plus vite possible.....	16
	De ROCHECHOUART (15 septembre 1869) Achat de machines agricoles par des missionnaires.....	17
	De ROCHECHOUART (1 ^{er} décembre 1869) Somme énorme levée sur le peuple de Youyang, versée à Mgr Desflèches – source de haine.....	17
1873	GODAU (26 juin 1873) Réunions du Conseil municipal de la concession française de Shanghai : un employé chinois a été battu par un Français.....	17
	WADE (5 septembre 1873) Des mesures qui nous semblent souhaitables soulèvent l'hostilité des Chinois	18
1884	1884-1885 : Guerre entre la Chine et la France : conquête du Tonkin...	18

1885	O'CONOR (10 octobre 1885) Les audacieux projets de Li Hongzhang....	18
	O'CONOR (24 OCTOBRE 1885) Le projet de chemin de fer de Pékin à Tientsin bien accueilli en haut lieu. Craintes de réactions populaires.....	19
	SPENCE (9 décembre 1885) Un vaste projet de travaux publics....une manne pour l'industrie anglaise.....	19
1886	COGORDAN (1er avril 1886) Refus de propositions par les Chinois. On n'obtient rien par la persuasion.....	19
1889	LEMAIRE (10 août 1889) Eloge de l'industrie française par Li Hongzhang.....	20
	WALSHAM (19 août 1889) Le gouverneur du Jiangsu : La Russie nous enveloppe sur 10 000 lis.....	21
1890	LEMAIRE (6 mai 1890) Sources d'information de la Légation.....	21
1891	De BEZAURE (10 février 1891) Entrevue avec Li Hongzhang : Pas de grand projet –l'argent manque.....	21
	De BEZAURE (7 mars 1891) Influence allemande à Tientsin . Insuffisances françaises.....	22
1892	LEMAIRE (23 mars 1892) Utilisation par Li Hongzhang des dissensions entre les hommes d'affaires français.....	22
1893	LAFRAY (25 avril 1893) ... Et la suite.....	23
1894	LE MINISTRE des Affaires Etrangères à GERARD (20 janvier 1894) Instructions à Gérard. Le déséquilibre de la balance commerciale	23
	Juillet 1894- Avril 1895 : Guerre sino-japonaise.....	24
1895	De LANESSAN (26 février 1895) Pas d'occupation au Guangxi par les Français en riposte aux Anglais.....	24
	BRISTOW (8 mai 1895) : Qui aura Formose ? le Japon ? l'Angleterre ? la France ?.....	24
	O'CONOR (4 juin 1895) Des activités françaises en liaison avec les indépendantistes de Formose.....	25
	GERARD (24 juillet 1895) Rencontre avec le prince Gong : les réformes.....	25
	GERARD (9 octobre 1895) Nomination d'un catholique à la nouvelle légation de Chine à Paris.....	25
	GERARD (29 octobre 1895) Une première manufacture étrangère de coton : conséquences possibles dans l'avenir.....	25
	GERARD (26 novembre 1895) Nationalisme et réformes.....	26
	GERARD (22 décembre 1895) Le problème des missions. La place de Confucius.....	27
1896	GERARD (6 janvier 1896) Adjudications et influences obscures.....	27
	BEAUCLERCK (24 janvier 1896) Gérard opposé à l'extension du chemin de fer de Lugouqiao.....	27
	BEAUCLERCK (9 Février 1896) Malgré l'opposition de Gérard, le chemin de fer se fera.....	27
	GERARD (18 mars 1896) Comme l'Angleterre et l'Allemagne, la France devrait avoir un personnel permanent plus important.....	28
	O'CONOR (15 novembre 1896) Les Anglais ne veulent pas de GERARD comme doyen du Corps Diplomatique.....	28
	GERARD (23 novembre 1896) M de Wouters, ex-fonctionnaire belge, devient conseiller privé du gouvernement chinois.....	29

	GERARD (14 décembre 1896) M. de Wouters a fait bonne impression à Gérard.....	29
1897	GERARD (5 janvier 1897) Embranchement du Transsibérien en Mandchourie : habileté de la diplomatie russe.....	29
	GERARD (28 mars 1897) Un hasard singulier : Gérard découvre la convention entre la Russie et la Chine sur les chemins de fer.....	30
	CLAUDEL (19 novembre 1897) La Chine, un cadavre prêt à être dépecé.....	30
	De COURCEL (23 décembre 1897) Les Anglais dans le futur partage de la Chine.....	31
1898	O'CONNOR (30 janvier 1898) : Les projets d'expansion territoriale russe en Chine.....	31
	MACDONALD (30 mars 1898) :Zhang Zhidong et Sheng Xuanhuai::La Chine doit garder la ligne Pékin – Hankou – Canton.....	31
	MACDONALD (11 avril 1898) Aide financière étrangère et contrôle chinois. Le bon exemple de la ligne du Nord.....	32
	HANOTAUX (3 MAI 1898) Meurtre du P. Bertholet : demande de réparations et d'une concession de chemins de fer.....	32
	Sir LISTER KAYE (6 juillet 1898) Une police montée anglaise pour protéger la construction du Hankou-Canton.....	32
	BRENAN (24 août 1898) Avertir le public anglais des méthodes des syndicats et promoteurs anglais.....	33
	COCKBURN (26 septembre 1898) Comment les Anglais ont fait sortir Kang Youwei de Chine.....	33
1899	PICHON (3 juin 1899) Le partage de la Chine s'accomplit.....	33
	De BEZAURE (9 juillet 1899) Jugement sur la Chine à la veille des Boxers : la Chine ouverte à toutes les convoitises	35
	1899-1900 : Yihetuan : la révolte des Boxers.....	35
1900	GERARD (12 juin 1900) Il faut traiter avec l'Impératrice.....	35
1901	BEAU (26 octobre 1901) Relations entre la France et la Belgique : l'influence (belge) sans la force (française) ne saurait exister dans ce pays.....	36
1902	DIRECTION COMMERCIALE DU QUAI D'ORSAY (28 avril 1902) : La politique du roi Léopold en Chine.....	36
1903	TOWNLEY (21 mars 1903)Yuan Shikai renforce son armée pour reprendre la protection du chemin de fer de Mandchourie.....	37
	BEAU (26 mai 1903) Profiter du désarroi du gouvernement chinois pour régler les problèmes du chemin de fer du Yunnan.....	38
	TOWNLEY (2 juillet 1903)) Chemin de fer du Sichuan : approches françaises et belges.....	38
	COLONEL MANIFOLD (10 décembre 1903) Qui pénétrera au Sichuan ? Les Anglais ou les Français ?.....	38
1904	GUERRE ENTRE LA RUSSIE ET LE JAPON sur le territoire chinois : février 1904 –septembre 1905	39
	DUBAIL (17 mars 1904) S'entendre préalablement avec des hommes d'affaires chinois.....	39
	SATOW (2 mars 1904)Les problèmes soulevés par le Hankou-Sichuan.....	40
	HOSIE (28 décembre 1904) Les chinois veulent construire eux-mêmes le chemin de fer du Sichuan.....	40
1905	HOSIE (13 février 1905) Le consul anglais met en garde le vice-roi au sujet du financement de la ligne du Sichuan.....	41

1905	SATOW (20 avril 1905) Un conseiller de Yuan Shikai : construire la ligne du Sichuan avec des fonds chinois serait absurde	41
	SATOW (20 avril 1905) Les bons résultats des chemins de fer impériaux du Nord	41
1906	KAMMERE (10 septembre 1905) Une opinion publique est apparue en Chine, opposée aux projets européens de chemins de fer.. .. .	41
	SATOW (11 septembre 1905) Le vice-roi de Canton veut rompre l'accord concernant le Canton-Kowloon.....	42
1907	SATOW (21 septembre 1905) L'attitude du vice-roi reflète la vague de sentiments populaires.....	42
	SATOW (15 octobre 1905) Satow demande à Yuan Shikai son aide face aux sentiments anti-étrangers.	43
1908	DEJEAN de la BATIE (28 décembre 1905) Les chinois reconnaissent la nécessité des chemins de fer mais veulent les construire avec des capitaux chinois.....	43
	CLAUDEL (20 juillet 1906) L'ère des concessions est close.....	44
1908	BLAND (3 octobre 1907) Fin des concessions : mais possibilité de transactions bancaires en collaboration avec la France.	44
	CONSUL de WUHU (11 octobre 1908) Le <i>Shenbao</i> : le gouvernement chinois préfère voir mourir le peuple que de déplaire aux étrangers.....	44
1909	GUERIN (18 mars 1908) Un projet de voie ferrée privée au Shandong.....	45
	QUAI D'ORSAY (direction des affaires politiques et commerciales) (27 avril 1908) Ce sont les groupes financiers qui doivent défendre les intérêts nationaux.....	46
1909	BERTEAUX (8 novembre 1908) Le Japon s'implante en Mandchourie.....	47
	FOORD (9 février 1909) Fonctionnement calamiteux du chemin de fer du Jiangsu-Zhejiang.....	47
1911	BOISSONAS (23 août 1909) Chemins de fer : Langue anglaise ou langue française.....	47
	Vers la Chute de l'Empire.....	
1911	LUGARD (27 mai 1911) Aide du gouvernement de Hongkong au vice-roi de Canton dans la répression du mouvement révolutionnaire.	48
	BERTEAUX (5 septembre 1911) Le Japon renforce son implantation en Mandchourie.....	48
1911	JORDAN (5 septembre 1911) Une canonnière anglaise pour aider la répression au Sichuan?.....	49
	JORDAN (15 septembre 1911) ...Suite.....	49
1911	JORDAN (17 septembre 1911) ...Suite.....	49
	JORDAN (18 septembre 1911).....Suite.....	49
1911	JORDAN (21 septembre 1911)..... Suite.	49
	10 octobre :	50
	Début de la Révolution qui entrainera la Chute de l'Empire	50

Des diplomates français et anglais en Chine écrivent...

(1863-1911)

Pour bien comprendre les dépêches des diplomates installés à Pékin, il n'est pas inutile de les situer dans l'époque bien particulière où ils exercent leur mission.

Les premières dépêches datent de 1863. Il n'y a alors que trois ans que le principe de l'installation de missions diplomatiques à Pékin a été arraché à la Chine par la deuxième guerre de l'Opium. Un certain nombre des clauses de la Convention de Pékin sont la source de bien des problèmes qui apparaîtront au fil des années. Les diplomates sont installés à Pékin mais n'ont toujours pas été reçus par l'empereur ... Un autre point va se révéler sensible : dans le traité avec la France, les autorités chinoises acceptaient la libre installation de missionnaires chrétiens placés sous la protection des diplomates français, en leur donnant le droit de prêcher, d'acheter de la terre et de construire des églises. Enfin, les deux guerres de l'Opium avaient eu comme objectif principal d'ouvrir la Chine au commerce occidental et d'aboutir à l'ouverture de cinq ports et du Yangzi. Les diplomates vont s'efforcer de persuader les autorités chinoises de mettre en œuvre un certain nombre de grands travaux qui permettraient une réelle pénétration occidentale en Chine.

Hostilité de la population chinoise à l'égard de certains missionnaires ²

Berthémy, ministre de France, Pékin, 2 août 1863

(Correspondance politique N°39, folio 127)

Je ne puis dissimuler à Votre Excellence que si les sentiments hostiles dont les missionnaires sont généralement l'objet rendent leur tâche difficile, leur attitude n'est peut-être pas toujours de nature à faciliter les travaux de l'apostolat. Les questions d'étiquette, la revendication de droits de propriété douteux occupent, ce me semble, une bien large place dans leurs préoccupations. Il arrive aussi trop souvent que, dans le but de soustraire les chrétiens indigènes aux effets de sentences qu'ils n'ont pas qualité pour apprécier, ils interviennent sans que la religion soit en cause dans les poursuites judiciaires dirigées contre eux et fortifient ainsi chaque jour un esprit d'antagonisme qu'ils devraient au contraire combattre à l'aide de la sage réserve dont quelques uns, notamment les RR.PP. Jésuites instruits par les leçons du passé savent donner l'exemple et recueillir les fruits.

Violences contre les chrétiens chinois.

² Après la 1^{ère} guerre de l'Opium, les missionnaires catholiques de toute nationalité furent autorisés en 1844 à exercer leur ministère dans les ports ouverts. En 1860, après la 2^{ème} guerre de l'Opium, ils le furent dans toute la Chine sous la protection juridique du ministre et des consuls de France. Cette protection s'étendait aussi aux Chinois. convertis.

Berthémy, ministre de France, Pékin 27 mai 1864

Correspondance politique, N°40, folio 95

L'attitude d'un grand nombre de missionnaires sur laquelle j'ai déjà eu plus d'une fois l'occasion d'appeler votre attention et que mes constants efforts n'ont malheureusement pas réussi à modifier dans un sens plus conforme à leurs véritables intérêts, ne pouvait tarder à produire de tristes résultats. Votre Excellence apprendra donc sans surprise, sinon sans regret, que dans plusieurs districts des provinces du Sichuan et du Zhili occidental³ les chrétiens indigènes ont été récemment en butte de la part du reste de la population à des traitements indignes, que leurs maisons ont été pillées ou détruites, que plusieurs d'entre eux ont succombé et que partout les autorités locales loin de remédier au mal, se sont montrées soit hostiles, soit indifférentes.

Bien qu'à mes yeux la responsabilité morale de ce déplorable état de choses incombe dans une certaine mesure aux vicaires apostoliques de ces provinces et notamment en ce qui concerne le Zhili à Mgr Anouilh, de la compagnie de Saint Lazare, dont le zèle peu réfléchi a déjà suscité à la légation de nombreux embarras, je ne pouvais sans manquer au premier de mes devoirs rester sourd à leurs plaintes ; mais en même temps je devais chercher à éviter de donner à mes démarches un caractère officiel afin d'éloigner de l'esprit des ministres chinois cette pensée toujours vivante que la propagande religieuse à laquelle nous donnons notre appui cache un but politique et qu'en favorisant son développement, nous tendons à nous assurer un droit éventuel d'ingérence dans les affaires de l'Empire.

Actes de violence de militaires français à Shanghai

Berthémy, ministre de France, Pékin, 15 décembre 1864

(Correspondance politique n°40, folio 308)

S'il eût été avantageux de conserver sur la côte de Chine un corps de troupes suffisant pour parer aux accidents et exercer au besoin une pression sur le cabinet de Pékin, ce n'est certainement pas la présence à Shanghai de 70 fusiliers marins qui nous permettrait d'atteindre ce résultat et je la considère dès lors comme inutile.

J'ajouterai même que l'indiscipline de ce détachement, l'extrême indulgence qui semble présider à la répression des actes de violence auxquels se livrent parfois les hommes qui le composent, ne peuvent guère que rendre nuisible son séjour à terre en ce sens qu'elles indisposent les autorités locales et produisent sur l'esprit de la population, le plus fâcheux effet. Il y a peu de temps un Chinois a été tué d'un coup de sabre et l'officier commandant ne paraît même pas avoir jugé nécessaire d'en informer l'Amiral. Plus récemment encore un général tartare revêtu de ses insignes et accompagné de sa suite était brutalement frappé en pleine rue. Quelques jours d'arrêt sont regardés d'habitude comme une punition suffisante pour des faits de cette nature, « attendu qu'il est impossible de prendre les Chinois au sérieux » (souligné dans le texte). Il en résulte naturellement que lorsque la légation se trouve dans le cas de réclamer à Pékin en faveur d'un missionnaire insulté ou de chrétiens maltraités, le gouvernement lui répond par des plaintes trop souvent légitimes auxquelles elle est impuissante à donner satisfaction et qui ne laissent pas d'augmenter les difficultés de sa tâche.

L'état de la Chine vu par le North China Herald

Bellonet, ministre de France, Pékin, 1^{er} novembre 1865

³ Aujourd'hui province du Shanxi

(Correspondance politique, n°41, folio 145)

Je vous envoie un article du North China Herald⁴ qui me paraît être la meilleure réponse aux nouvelles erronées sur l'état de la Chine.

« *La construction des voies ferrées sur le territoire de l'Asie orientale est encore le rêve des ingénieurs de l'Europe mais les conditions dans lesquelles les grands travaux de ce genre sont susceptibles d'exécution sont si rigoureusement définies qu'il est peu probable qu'elles changeront dans un avenir prochain. Si dans leurs rencontres fortuites ou leurs relations amicales avec les Européens les Orientaux n'ont pas puisé la sagesse, ils ont du moins appris à être défiants. L'expérience leur a montré par quelles voies insidieuses la civilisation occidentale s'implante chez eux et ils connaissent les dangers qu'elle représente pour leurs institutions nationales. Le pied d'un Européen ne s'est jamais posé sur un territoire asiatique sans que la puissance souveraine n'en eût été ébranlée. Le gouvernement anglais ne serait pas parvenu à couvrir l'Inde d'un réseau de chemins de fer si la puissance indigène n'avait pas été complètement abattue. L'horreur des innovations simplement à cause de leur nouveauté est un des traits particuliers du caractère des Orientaux. Dès lors tant qu'une nation orientale conserve une position qui lui permet d'accomplir ce qu'elle croit être sa destinée, il ne reste que peu d'espoir de la voir progresser dans les sciences et d'accroître les résultats pratiques qui découlent des connaissances théoriques.*

La Chine a opposé au progrès des idées une barrière infranchissable. Le parti conservateur règne chez elle en souverain et ce qui n'a pas été jugé indispensable à l'existence du pays pendant une période de 4 000 ans lui paraît aujourd'hui inutile ou dangereux. C'est en vain qu'on chercherait à prouver aux Chinois le vice d'un pareil raisonnement et c'est en vain aussi qu'on essayerait de faire accepter les idées européennes par ceux qui règlent les destinées du pays. (...)

Les souhaits des étrangers : une bonne guerre ou de nouvelles concessions

Eugène Simon, consul de France à Ningbo, 10 décembre 1865

(Correspondance consulaire et commerciale, Shanghai, n°5, page 274)

(...) Quant aux étrangers les uns, et c'est le plus grand nombre, prévoient la guerre, l'attendent, la désirent et, leur imagination devançant les événements, vont même jusqu'à partager la Chine et attribuent à l'Angleterre, Shanghai, Nankin et les vastes plaines du Jiangsu, à la France, Ningbo, Hangzhou et la province du Zhejiang, à la Russie la Mandchourie. Les autres, plus modérés en apparence, voudraient seulement l'ouverture de quelques autres villes soit sur les côtes, soit dans l'intérieur de l'Empire ou bien, juges plus perspicaces des causes du mal actuel, songent à entreprendre quelques industries et ne rêvent que de moyens pacifiques. Ceux-ci parlent de machines et de chemins de fer, ceux-là de libre-échange.

Différentes dans la forme, ces aspirations sont au fond les mêmes. Elles résultent toutes de cette même et profonde conviction que désormais ce n'est qu'en s'associant au mécanisme économique, industriel de la Chine, plus intimement que ne le comporte un simple commerce d'échanges, que l'on peut arriver à un développement de relations larges et assurées avec elle.

Seulement tandis que les premiers veulent leur accomplissement violent pour l'avoir immédiat, entier et radical, les seconds espèrent le réaliser peu à peu sans cependant qu'il soit bien difficile de leur faire avouer qu'ils ne reculeraient pas devant l'emploi de la force si elle devenait nécessaire pour faire accepter à la nation chinoise des innovations qu'elle ne saurait admettre qu'autant qu'elles répondraient à des besoins réels.

⁴ Hebdomadaire fondé en 1850 par les résidents anglais de Shanghai

L'ardeur inconsidérée de Mgr Desflèches

Bellonet, ministre de France, Pékin, 1^{er} avril 1866

(Correspondance politique, n°41, folio 213)

J'ai pu m'assurer depuis trois ans que l'opinion exprimée sur le compte des chrétiens du Sichuan et sur l'ardeur inconsidérée du prélat qui les dirige est d'une vérité cruelle. Je rappelle l'ardeur effrénée de Mgr Desflèches qui ne recule pas devant des allégations inexactes pour arriver à une solution conforme à ses désirs. Notre consul a du reste les moyens d'opérer une pression sérieuse si véritablement les autorités chinoises cherchaient à nous tromper : deux canonnières sont à Hankou prêtes à remonter vers le Sichuan s'il le juge nécessaire.

Ci-joint la traduction de la lettre de Guang, vice-roi du Huguang⁵, au consul de France à Hankou : « *Le district de Youyang dans le Sichuan a été longtemps une terre inculte et sauvage ; les habitants en sont encore grossiers et imbéciles. Ceux d'entre eux qui sont convertis au christianisme sont pour la plupart des gens sans aveu, peu attachés à leurs devoirs et qui, une fois chrétiens, se croient à l'abri de tout contrôle, se fiant pour cela à la protection des missionnaires. Ils en profitent pour malmenager les gens plus timides qu'eux-mêmes. Ils ne sont pas aimés de la population, est-il extraordinaire qu'ils soient quelquefois victimes d'un mouvement populaire ?*

D'après les réclamations écrites présentées aux autorités de Youyang par les familles victimes de pillage, leur nombre ne s'élèverait pas à plus de cinq à six cents et le montant de leurs pertes à cinquante ou soixante mille taels. Cependant l'évêque Desflèches dans ses lettres à Pékin n'hésite pas à dire que 2700 familles ont subi 2 millions de taëls de dommages. N'est-ce pas là une exagération faite de propos délibéré ? »

Nous avons une politique trop conciliante. Faiblesse du pouvoir central chinois

Bellonet, ministre de France, Pékin, 20 juillet 1866

(Correspondance politique n°41, folio 263)

Je dois entretenir Votre Excellence de la position fâcheuse que nous a faite en Chine une politique de conciliation trop longtemps prolongée. Je crois de mon devoir d'exposer franchement la situation à Votre Excellence et de lui demander de passer de la douceur qui ne réussit plus, de la menace qui ne fait point d'effet à l'action qui produira, j'espère, quelque résultat.

Le ministre Berthémy disait en quittant Pékin qu'il avait passé deux ans et plus à chercher où pouvait être et quel pouvait être le gouvernement chinois mais qu'il n'avait pas réussi à le découvrir. Je ne puis que répéter ses paroles et constater cette situation anormale que la légation de Sa Majesté qui se trouve dans les meilleurs termes avec le prince Gong⁶ et les membres du Zongli Yamen⁷ se trouve également dans l'impossibilité de terminer une affaire quelconque avec le gouvernement chinois. En effet, ce gouvernement qui, paraît-il, était autrefois puissamment centralisateur me semble aujourd'hui vaincu par le fédéralisme.

⁵ Huguang : ensemble des deux provinces Hubei et Hunan.

⁶ Le prince Gong Yixin (1832-1898), sixième fils de l'empereur Dao Guang

⁷ Zongli Yamen : ministère chargé des relations avec les pays étrangers, créé en 1861 avec préséance sur les autres ministères.

Chaque province est un petit état ayant sa langue, ses usages, son autonomie militaire, financière et administrative. Chaque vice-roi est bien véritablement le roi dans sa province. Seul, il nomme à tous les emplois, il est indépendant dans toute la force du mot car le seul lien qui le retenait dans la dépendance du gouvernement central, la responsabilité de ses actes, ne paraît plus avoir la même importance qu'autrefois. On peut la balancer aisément en prenant position dans le parti hostile à l'administration du prince Gong, en se liant avec les personnes qui représentent la résistance passive, la haine des idées nouvelles, l'espoir de la délivrance et de l'expulsion des Barbares. Or ces personnages sont partout dans le gouvernement et les ministères ; ils entourent la jeunesse de l'Empereur et la futilité idiote des Impératrices Régentes dont ils exaltent les illusions. Ils ont oublié, si même ils l'ont jamais su, que notre armée victorieuse était entrée dans Pékin et bien loin de nous ouvrir les portes de la Chine, ils en repoussent sur nous chaque jour davantage les ais démantelés.

J'ai eu trop de désillusions depuis quatre ans pour croire encore à la puissance d'une dépêche ou d'un raisonnement sur le gouvernement chinois. C'est par la force qu'il faut et qu'il faudra le conduire et je ne saurais trop appuyer pour ma part auprès du gouvernement de l'Empereur le plan que développait M. Berthémy : l'occupation de Pékin par les forces combinées de toutes les puissances et le congrès de leurs représentants dirigeant de gré ou de force l'Empire de la Chine dans les voies difficiles de l'administration moderne, de la civilisation et du progrès.

Paralysie du pouvoir central.

*Alcock, ministre d'Angleterre, Pékin, 7 septembre 1866
17/451 N°7*

Je joins un mémorandum de M. Wade⁸ rapportant une conversation qu'il a eue le 18 août avec le ministre Wen Xiang. Il donne une peinture vivante du caractère indécis et velléitaire du gouvernement actuel, voulant d'une part et même souhaitant avancer dans la voie suggérée par la civilisation occidentale, retenu, d'autre part, en raison des innombrables obstacles à surmonter. Il est encore plus dangereux dans une période de minorité⁹ de proposer des mesures non conformes aux anciens usages. (...) Ceux qui proposent des nouveautés même s'ils réussissent, s'exposent à de graves peines et si des difficultés s'élevaient avec des puissances étrangères au sujet de telles mesures, ils seraient condamnés par la vox populi irréfléchie et le vieux parti réactionnaire les détruirait facilement.

Il est aisé de voir quel effet paralysant cet état de choses peut avoir et combien il peut être fatal pour toutes les tentatives sérieuses d'amélioration ou de progrès. Qu'il s'agisse de chemins de fer et télégraphes, de missions diplomatiques à l'étranger, de l'exploitation de mines de charbon, de la réforme de l'armée etc. pour tout cela le même refus acharné, le même mur de résistance, la même crainte aveugle de ce qui pourrait s'ensuivre (...).

Les réparations dues aux missionnaires du Sichuan - envoyer la flotte ?

⁸ Wade (Thomas) diplomate anglais qui fit toute sa carrière en Chine jusqu'au poste de ministre de 1871 à 1883. Eminent sinologue, il mit au point un système de transcription alphabétique des caractères chinois qui fut largement utilisée jusqu'à la fin du XXème siècle (création du pinyin)

⁹L'empereur Tong Zhi né en 1856 avait alors dix ans ; il mourut en 1875.

Nous ouvrir une nouvelle province ?

Bellonet, ministre de France, Pékin, 25 juillet 1866

(Correspondance politique n°41, folio 273)

Nous est-il encore permis devant la déloyauté des autorités du Sichuan de croire aux assurances pacifiques que nous donne le Zongli Yamen en se basant sur leurs dépêches ou faut-il comme l'assurent et M.Dabry¹⁰ et les trois vicaires apostoliques de la province nous tenir pour certains que les réparations qui nous sont dues pour le meurtre de l'abbé Mabileau ne nous seront point accordées ? Je suis tellement porté pour ma part à croire tout le mal possible de cette race dégénérée que nous avons le tort de traiter avec trop de condescendance que jusqu'à présent j'ai lutté contre l'évidence tant je craignais de me laisser emporter par mes répugnances personnelles et de tromper sans le vouloir le gouvernement de Sa Majesté. Mais aujourd'hui il me semble que le doute n'est plus possible et qu'une pression militaire devient une nécessité de la situation. Je propose en mars-avril l'envoi de navires de guerre à Chongqing, les frais de l'expédition punitive étant payés par le gouvernement chinois.

Je ne saurais trop insister sur la nécessité de faire en ce moment une démonstration militaire au Sichuan. Le gouvernement chinois se rejette sur les difficultés locales ; il faut donc mettre fin à ces résistances par un coup d'éclat. Il ne servirait à rien d'exercer une pression sur le gouvernement central en occupant Tientsin par exemple. Une action militaire dans les ports ouverts soulèverait contre nous les intérêts du commerce anglais tandis que pénétrer dans une province fermée jusqu'à ce jour, c'est d'une part frapper plus vivement les Chinois qui verront que rien ne nous arrête, c'est anéantir les plans du cabinet de Pékin qui prétend ne pouvoir se faire obéir, c'est enfin mettre de notre côté le commerce étranger auquel nous ouvrons une nouvelle province.

Car je regarde comme indispensable que le premier résultat de notre expédition soit l'ouverture complète et sans restriction du Sichuan au commerce et à l'industrie de l'Occident. Cette dernière surtout s'y établirait à l'aise : les mines de sel, de pétrole, de houille, les métaux abondent dans la province ; la soie, la cire d'arbre, les bois y fournissent des matières premières qu'on exploite déjà passablement et l'on y trouve tous les éléments d'un commerce considérable que développeraient au centuple la présence et l'activité des étrangers.

Je pense que, même après que l'amiral aurait obtenu les satisfactions demandées, il serait bon de prolonger pendant quelques années l'occupation de Chongqing sous prétexte par exemple d'échelonner le paiement de l'indemnité. La présence d'une petite garnison de quelques centaines d'hommes fera plus pour la civilisation du pays que bien des années de négociations. Elle permettra aux Européens de circuler sans danger dans toute la province et d'y jeter les fondements de leurs établissements industriels et commerciaux. Nos missionnaires qui comptent déjà, dit-on, 30 000 chrétiens pourront alors sans danger comme sans contrevenir aux traités essayer de faire triompher leur influence. Il n'est pas impossible enfin que quelque fonctionnaire intelligent n'achète son indépendance et l'hérédité du pouvoir en se faisant le champion des idées européennes et le serviteur des étrangers. Car je ne puis m'empêcher de penser que les dix années de régence que nous avons à supporter amèneront bien des troubles et que c'est seulement depuis que l'Égypte a été détachée de l'Empire Ottoman que cette brèche a donné passage à la civilisation.

La clause d'exterritorialité en faveur des missionnaires et des convertis est dangereuse

¹⁰ M. Dabry : Consul de France à Hankou

Alcock, ministre d'Angleterre, Pékin, 13 décembre 1866

17/452 N°60

La différence essentielle entre le représentant français et ses collègues est la question de la protection des missionnaires catholiques et des convertis. Il est impossible de douter que ces missionnaires cherchent, en fait sinon ouvertement, à établir sous l'égide de la France un véritable protectorat sur les milliers de Chinois qu'ils proclament convertis. Non contents de leur propre exemption de la juridiction des autorités chinoises (grâce à la clause de l'exterritorialité qui est une source de constante humiliation pour le pays) ils essayent sans cesse de retirer leurs convertis à la légitime autorité du souverain. D'où une lutte amère et des sentiments hostiles des deux côtés : L'un essayant d'obtenir un droit de protection sur de nombreux sujets chinois et l'autre s'y opposant fermement par ruse ou par violence selon sa faiblesse ou sa force.

On a remarqué avec raison que parmi des gens aussi peu soucieux de religion que les Chinois, les efforts pour leur inculquer une nouvelle religion seraient regardés avec une indifférence complète si les missionnaires se bornaient à la simple routine du prosélytisme. C'est seulement quand ils se mêlent d'affaires temporelles qu'ils deviennent objets d'antipathie et de méfiance pour le pouvoir gouvernant.

Assurés de l'appui matériel de la France, les missionnaires pour arriver à leurs fins regardent plus vers le glaive que vers la croix.

Je dirai en conclusion que je considère les missionnaires catholiques et le soutien que leur apporte la France comme le plus grand danger pour nos intérêts en Chine et pour la poursuite de bonnes relations avec le gouvernement et le peuple et aussi comme le plus sérieux obstacle à toute amélioration dans la civilisation matérielle.

Après la guerre, on aurait dû occuper Pékin...

Lallemand, ministre de France, Pékin 31 mai 1867

(correspondance politique, n° 42, folio 252 à 258)

Il est certain que le jour où nous aurons paru en présence de l'Empereur de la Chine sans cérémonie humiliante, où nous aurons été admis à lui parler au nom de nos souverains, une révolution se sera accomplie à notre avantage. Nous ne sommes aujourd'hui dans la capitale du Céleste Empire que des parias redoutés que l'Empereur daigne loger grandement mais qu'il éloigne de son auguste face de peur d'en être contaminé. Nous serions le lendemain tout aussi redoutés mais un sentiment de considération et de respect se mêlerait à la crainte que nous inspirons et la barrière qui sépare encore moralement, si ce n'est matériellement, la Chine de l'Europe serait abaissée.

A-t-on bien fait de la laisser subsister pendant sept ans ? Je n'examinerai pas cette question maintenant inutile et je me borne à dire que les sept années ont assez prouvé notre condescendance. Peut-être la contrainte qu'on a exercée en 1860 a-t-elle été à la fois trop rude et trop courte. Il n'était probablement pas nécessaire de brûler le Palais d'Été et surtout de le piller. Mais je crois qu'il eût été à propos d'occuper Pékin pendant quelques mois et de ne

l'évacuer qu'après que l'Empereur qui s'était enfui fût revenu et eût reçu les ambassadeurs. Le but de l'expédition eût été alors pleinement atteint, il ne l'a été qu'à moitié.

Pour amener la cour impériale à céder sur la question de l'audience et de la remise des lettres de créance, il faut un accord complet entre les principales puissances, entre le gouvernement de l'Empereur et celui de Sa Majesté britannique d'abord et que les légations n'entrent dans cette affaire qu'avec la résolution de ne céder à aucun prix et d'exercer la pression nécessaire pour vaincre toute résistance. Une démonstration militaire par les bâtiments de guerre sera vraisemblablement nécessaire, autrement le Zongli Yamen, le prince Gong et Wen Xiang¹¹ seraient sans excuse aux yeux de la cour impériale pour avoir osé entretenir leur maître de ce sujet désagréable ou plutôt, ils n'oseraient pas. Notre pression même sera le seul moyen pour eux de sortir d'embarras. Ils l'ont confessé ou laissé entendre plus d'une fois.

Un portrait (sic) du prince Gong

Lallemand, ministre de France, Pékin, 11 juin 1867.

(correspondance politique, n° 42, folios 259-260)

Le prince Gong est venu hier me voir. C'est une physionomie fort empreinte du type tartare et aussi par moments du caractère de la fausseté. L'étrange conformation de ses yeux doit donner à son regard de temps à autre quelque chose de celui de la hyène, ce qui formerait à l'œil d'un observateur, un singulier contraste avec tout le reste de sa personne qui respire ce que les Anglais appellent *procacity*¹².

Son sans-çon et sa désinvolture impertinente envers les étrangers dont je n'avais pas été averti préalablement m'ont pris, je l'avoue, un peu au dépourvu. Il eût été difficile au surplus, même avec une entière présence d'esprit de lui donner la leçon qu'il eût méritée, le temps a manqué pour cela. Sa visite a été très courte. Comme il levait la séance, je m'apprêtais à lui demander s'il était d'usage en Chine de faire des visites aussi brèves, mais il était déjà de quelques pas en avant de moi, le dos tourné. Pour lui adresser une question par interprète, il eût fallu de toute nécessité l'arrêter par le bras, ce qui n'était pas possible. Une autre fois, je prendrai mes mesures à l'avance¹³.

Ou la cour cède... ou un nouvel empereur ??

Lallemand, ministre de France, Pékin, 27 juin 1867

(Correspondance politique n°42, folio 274)

On dit que si la cour de Pékin nous voit résolu à obtenir l'entrée du Palais Impérial, elle aura recours à l'expédient suprême et connu, la fuite en Mongolie. Cela n'est pas invraisemblable et pour couper court à ce stratagème, il faudrait se tenir prêt à déclarer hautement et sans retard que les gouvernements alliés se considèreraient comme dégagés par cette fuite des obligations contractées par leurs traités avec la Chine et parfaitement libres de déclarer le trône vacant et de faire un Empereur qui n'ait pas honte de ses relations avec eux et de recevoir un ambassadeur. C'est une menace qu'il ne serait pas trop difficile peut-être de mettre à exécution. Un Empereur du Midi trônant à Nankin, ville beaucoup plus accessible que Pékin et qui jouit d'un certain prestige, ne serait pas une œuvre impraticable aux puissances de l'Europe ni qui leur demandât trop d'efforts. (...) Je crois que la Cour de Pékin cèdera à notre exigence dès qu'elle saura que notre résolution est inflexible. On ne sera donc

¹¹ Wen Xiang, mandchou, membre du Conseil privé, mort en 1875.

¹² Effronterie, insolence.

¹³ Il n'est pas inutile de rappeler que Bellonnet en 1866 et Gérard en 1895 ont eu d'excellentes relations avec lui.

pas réduit aux extrémités que je viens de prévoir et la dynastie mandchoue, affermie plutôt qu'ébranlée par l'établissement de relations diplomatiques sérieuses et régulières, sera plus solide qu'elle n'est aujourd'hui.

Les traités ne peuvent pas changer les sentiments nationaux et les coutumes.

Alcock, Ministre d'Angleterre, Pékin, 8 novembre 1867

17/571

Que l'administration actuelle ait osé introduire l'enseignement des langues et sciences étrangères doit être regardé comme une preuve exceptionnelle d'audace. Qu'il refuse fermement de faire quelques pas dans le domaine des mines et des voies ferrées montre combien est délicate toute avancée dans ces voies périlleuses.

Les traités ne peuvent pas changer les sentiments nationaux ni les coutumes établies depuis longtemps. Les Chinois ne disent pas qu'il n'y a pas d'innovations étrangères dont l'adoption serait avantageuse, mais que leur introduction soudaine entraînerait une révolution et qu'il faut une préparation adéquate avant leur adoption. Les superstitions influencent les masses en Chine comme il n'y a pas longtemps les gens en Europe.

Le respect des tombes...

Lallemand, ministre de France, 2 janvier 1868,

(Correspondance politique n°44, folio 6)

Il faudrait une loi toute nouvelle pour l'appropriation des terrains aux chemins de fer en vue d'une utilité publique dont la pensée n'existe dans la tête de personne en Chine. Mais comment appliquer cette loi aux lieux de sépulture qui existent sur le territoire en nombre si considérable et qui sont des propriétés privées ? Car il n'y a pas, ou il n'y a que très peu de cimetières publics en Chine. Les Chinois ont la religion des tombeaux et des morts à défaut d'autre. Comment leur faire accepter le renversement de la portion, peut-être la seule respectable, de leurs idées en vue d'une autre idée étrangère qu'ils ne comprennent pas ? Cela serait-il prudent ? Cela est-il possible même et doit-on l'exiger du gouvernement ? Rien n'est plus douteux.

Respect des tombes et construction de chemins de fer

de Rochechouart, ministre de France, Pékin 22 novembre 1868

(Correspondance politique, n°44, folio 348)

L'ouverture des mines entraînerait des demandes de concessions de chemins de fer. Comment en effet amener le charbon dans les ports sinon sur des *railways* (sic) et dans cette question le gouvernement chinois est tenu dans la négative par l'opinion du peuple chinois. Pour construire des chemins de fer, il faudrait exproprier les sépultures particulières dont la Chine est couverte. Or aucune raison d'utilité publique, quelque puissante qu'elle soit, ne saurait excuser aux yeux de ces populations ce sacrilège. Rappelez-vous l'exemple des tombes des jésuites, placées aux portes de Pékin, respectées pendant les persécutions les plus actives contre les chrétiens.

Navires de guerre anglais pour obtenir le versement de réparations à des missionnaires.

*Brenier de Montmorand, consul de France, Shanghai, le 6 décembre 1868
(Correspondance commerciale, volume 8, n°226)*

J'ai l'honneur d'envoyer à Votre Seigneurie la traduction d'une note que mon collègue anglais Medhurst vient de faire publier dans les journaux de la localité et qui contient le résultat final des difficultés dont il poursuivait la solution : obtenir réparation de l'outrage commis à Yangzhou¹⁴ au mois d'août dernier contre des sujets anglais.

Je prendrai la liberté de faire ressortir comme mon collègue l'utilité du concours qui lui a été prêté par la marine anglaise. Il n'a eu en effet qu'à paraître avec quatre ou cinq navires de guerre pour qu'aussitôt l'affaire s'arrangeât à son entière satisfaction. Les autorités locales en fonction à cette époque ont été destituées, 1826 taels payés pour indemnité aux missionnaires ainsi qu'à leurs serviteurs et leurs amis indigènes, le groupe de missionnaires officiellement réinstallé.

Sans doute les autorités chinoises qui ont dû reconnaître leurs torts ne manqueront pas de garder rancune aux Anglais pour l'humiliation qu'elles ont reçue, mais elles auront appris à compter un peu plus avec eux et en raison de la solidarité des intérêts européens en Chine, l'effet général de ce petit événement sera fort bon pour toutes les autres puissances.

Envoi de canonnières à Formose pour soutenir une mission – les résultats.

*Brenier de Montmorand, consul de France, Shanghai, 20 janvier 1869
(Correspondance consulaire, Shanghai, volume 8, n°234)*

J'ai envoyé la canonnière *le Scorpion* à Formose à la demande du vice-consul de France John Gibson pour soutenir la mission catholique espagnole et l'intervention de la marine anglaise.

Les Anglais avaient à demander réparation de nombreux griefs particuliers et ils l'ont fait comme à Yangzhou en recourant au déploiement de la force armée. Plus qu'à Yangzhou toutefois il y a eu quelques coups de fusil et les Chinois ont compté cette fois 18 morts et 17 blessés sans que leurs adversaires n'aient eu à déplorer aucune perte.

Voici les résultats : 1) abolition du monopole du camphre, droit pour les étrangers et leurs employés de l'acheter librement. 2) distribution de passeports aux négociants et autres pour voyages d'affaires ou de plaisir dans l'île. 3) indemnité de 6 000 piastres à Mr Ellis pour perte de camphre. 4) indemnité de 2000 piastres à la mission catholique et de 1.160 piastres à la mission protestante. 5) paiement de toutes les indemnités réclamées par le comprador de Mr Ellis pour pillage de sa maison. 6) châtement des criminels à la satisfaction du consul anglais. 7) publication d'une proclamation pour reconnaître l'injustice des calomnies répandues contre la religion chrétienne et les chrétiens. 8) droit de résidence et de travail pour les missionnaires dans l'île. 9) Cours mixtes dans les cas mixtes. 10) renvoi du daotai¹⁵ Liang et de deux magistrats.

Je dirais toutefois que je condamne en principe ces expéditions contre les autorités locales. Elles peuvent à un moment donné engager le pavillon et la mesure est bien difficile à observer toujours. Cependant on est obligé en pratique d'en reconnaître quelquefois la nécessité.

¹⁴ Yangzhou : dans le Jiangsu, proche du Yangtse, accessible aux canonnières

¹⁵ daotai : fonctionnaire dirigeant une circonscription de plusieurs préfectures dans une province. Dans les ports ouverts, fonctionnaire dirigeant les douanes ou la police.

Les négociants étrangers : gagner de l'argent le plus vite possible.

de Rochechouart ; Ministre de France, Pékin, 5 septembre 1869

(Correspondance politique n°46, folio 5)

Les négociants établis en Chine ont pour objectif de gagner de l'argent le plus vite possible ; leur règle de conduite, c'est la théorie de la souveraineté du but dans son cynique égoïsme. Aussi sans s'inquiéter si les concessions qu'ils réclament sont utiles ou nuisibles, justes ou injustes, ont-ils été unanimes pour réclamer 1) l'ouverture des mines de charbon, 2) la navigation à vapeur sur les lacs intérieurs et les canaux, 3) le droit de pénétrer dans l'intérieur de la Chine et de s'y établir pour commercer, 4) l'établissement de lignes de chemins de fer.

Sir R. Alcock¹⁶ a admis toutes ces demandes et a ajouté la création d'un tribunal mixte analogue à celui du « tedjaret » existant dans les Echelles du Levant. Le gouvernement chinois a tout refusé mais le *Board of Trade* dans son rapport au conseil privé ne partage pas entièrement les opinions de sir Alcock. Il considère avec raison l'entreprise de construction des chemins de fer en Chine comme prématurée et sujette à de grandes déceptions financières. La politique suggérée par le *Board of Trade* me paraît tout à fait sensée.

Achat de machines agricoles par des missionnaires.

de Rochechouart, Ministre de France, Pékin, 5 septembre 1869

(Correspondance politique, n°46, folio 9)

Depuis quelque temps, nos missionnaires sont accablés de questions au sujet de nos puissantes machines à vapeur et l'un d'eux me disait dernièrement : « Je viens de commander en France une locomobile et des pompes de différents modèles dont mes voisins ont besoin ». Nul doute, si cet envoi est bien fait, que ce ne soit le premier pas d'un nouvel ordre de choses. Nos missionnaires sont admirablement placés pour opérer cette révolution pacifique et comme ils sont pour la plupart français, ils cherchent d'abord à être utiles à leur pays. Ils peuvent beaucoup pour notre commerce et notre industrie et c'est justement là la raison qui a porté Mr Alcock à écrire sur ce qu'il appelle « les complications fâcheuses occasionnées par la question des missionnaires ».

Somme énorme levée sur le peuple de Youyang versée à Mgr Desflèches – source de haine.

de Rochechouart, Ministre de France, 1^{er} décembre 1869

(Correspondance politique n°44, folio 146)

Votre Excellence sera convaincue comme moi que le principal motif de la haine des païens du Sichuan contre les missionnaires provient des sommes énormes payées à Mgr Desflèches par le district de Youyang (environ 1.200.000 francs), somme levée sur le peuple et distribuée par l'évêque à ses chrétiens. Mgr Genevoise, représentant de l'évêque du Sichuan auprès de la légation, a accueilli avec un désappointement marqué ma manière de voir à cet égard et n'a pas essayé de dissimuler son mécontentement depuis cette époque. Il me traite en adversaire de ses intérêts et ne laisse échapper aucune occasion de m'être désagréable. Je n'eusse pas entretenu Votre Excellence de ce détail si je n'avais été menacé par cet étrange missionnaire d'une dénonciation comme ayant manqué à tous mes devoirs.

¹⁶ Sir Rutherford Alcock, ministre d'Angleterre à Pékin de 1865 à 1871

Réunions du conseil municipal de la concession française de Shanghai : Un employé chinois a été battu par un Français.

Godeaux, Consul de France, Shanghai, 26 juin 1873

(Correspondance consulaire n°9, page 19)

Envoie les procès-verbaux des séances du conseil municipal de la concession française pendant l'année écoulée (...)

Séance du 9 novembre 1872: (...) Lettre du Chinois Wong, surveillant des travaux, qui se plaint d'avoir été battu par M. Percebois. Le Conseil, sans rechercher les motifs qui ont porté M. Percebois à agir ainsi, le blâme de s'être livré à des voies de fait sur un Chinois de l'administration, l'invite à être plus modéré à l'avenir et, afin d'éviter le retour de faits semblables, décide qu'une circulaire sera envoyée aux différents chefs de service pour les informer qu'il tient essentiellement à ce que dans aucun cas les employés européens de l'administration ne se croient autorisés à frapper les employés chinois qui sont placés sous leurs ordres.

Le Conseil décide toutefois le remplacement du Chinois Wong qui d'après les explications données ne remplit pas son mandat d'une manière satisfaisante.

Séance du 24 janvier 1873: Deux nouvelles plaintes étant portées contre le chef de travaux pour avoir battu deux Chinois, le Conseil regrette de constater que M. Percebois n'ait pas tenu compte de la circulaire du 9 novembre dernier. Le secrétaire est chargé de rappeler à M. Percebois ladite circulaire en lui donnant avis que, faute par lui de s'y conformer, le Conseil se verra dans l'obligation de prendre des mesures plus sévères. (...)

Des mesures qui nous semblent souhaitables soulèvent l'hostilité des Chinois.

Wade, ministre d'Angleterre, Pékin, 5 septembre 1873

17/655 N° 188

Il y a quelques années une ligne télégraphique fut posée de Shanghai à la mer et détruite par la population. Un projet actuel concerne une ancienne route et soulève la protestation du daotai¹⁷. Les commerçants étrangers ont tendance à oublier que nous ne sommes pas dans notre pays et que beaucoup de mesures qui nous semblent, du fait de notre éducation, très souhaitables ou utiles sont considérées en Chine avec méfiance et hostilité.

¹⁷ daodai : voir note n°15

1884-1885 - Guerre entre la France et la Chine : Conquête du Tonkin

Pendant la deuxième guerre de l'opium, la marine française désireuse d'avoir une base-relais sur la route de la Chine, s'empara de Saïgon. Profitant de l'incapacité à venir en aide à son « tributaire » l'empereur d'Annam, la France de Napoléon III puis de Jules Ferry entreprit sa marche vers le Nord. Ce fut d'abord la conquête de la Cochinchine. Mais lorsque l'Empereur d'Annam fut contraint de mettre le Tonkin sous protectorat français, la Chine rejeta le traité et envahit la province du Tonkin. Après deux années d'incidents et de guerre, la Chine dû accepter la présence de la France à ses frontières, aux portes de la riche province du Yunnan.

Dans son article VII, le traité prévoyait : « Lorsque la Chine aura décidé de construire des voies ferrées, il est entendu qu'elle s'adressera à l'industrie française et le gouvernement de la République lui donnera toutes les facilités pour se procurer en France le personnel dont elle aura besoin » Ce texte sera souvent rappelé par les diplomates français.

Les audacieux projets de Li Hongzhang

O'Conor, ministre d'Angleterre, Pékin, 10 octobre 1885

17/984 N°420

Li Hongzhang¹⁸ est arrivé ici le 22 septembre avec plusieurs projets qu'il espère mener à bien par son influence personnelle sur l'Impératrice et son expérience à manier le collègue des Censeurs et autres fonctionnaires rétrogrades. Au premier plan de ses projets, il y a la construction d'un chemin de fer de la capitale à Tientsin dont je crois que la concession ira à une firme anglaise. Le 7^{ème} Prince¹⁹ est fortement en faveur de cette innovation et je pense que l'Impératrice cédera aux vœux des deux hommes.

Je crois qu'on souhaite aussi fortement une banque d'Etat mais cette demande se heurte à une vive opposition des censeurs dont l'ignorance et les vieilles idées sont incroyables. Quand Li Hongzhang expliquait le fonctionnement d'une banque, on lui demanda gravement si lorsque l'administrateur était en défaut, on pouvait lui couper la tête ! Je crois qu'on confiera à une firme anglaise la fondation de cette banque.

Le projet de chemin de fer de Pékin à Tientsin bien accueilli en haut lieu. Crainte de réactions populaires

O'Conor, ministre d'Angleterre, Pékin, 24 octobre 1885

17/985 N°438

Le projet de chemins de fer a été reçu avec beaucoup de faveur en haut lieu. Néanmoins, on sent une hésitation considérable à autoriser une si grande innovation à cause des nombreuses personnes qui vivent actuellement du transport par bateaux ou chameaux

¹⁸ Li Hongzhang (1822-1901), le principal homme d'Etat chinois de la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle, vice-roi du Zhili depuis 1870, fondateur de plusieurs entreprises industrielles et commerciales ; chargé des négociations de paix avec la France en 1885, avec le Japon en 1895 et avec les 8 puissances en 1901. Il fut le premier homme d'Etat chinois à faire le tour du monde (mars à octobre 1896). Très ouvert aux compromissions financières avec les étrangers.

¹⁹ Chun Yihuan (1835-1891), 7^{ème} fils de l'Empereur Dao Guang et père de l'Empereur Guang Xu.

dans le voisinage de Pékin et sont violemment opposés à ce qui, pensent-ils, leur enlèverait leurs moyens de vivre. Rien n'est craint davantage par les gouvernants chinois que l'agitation populaire.

Un vaste projet de travaux publics... une manne pour l'industrie anglaise ?

Spence, consul à Taibei, 9 décembre 1885

17/995

Depuis la fin des hostilités entre la Chine et la France, on s'attend à ce qu'un vaste programme de travaux publics soit entrepris prochainement à la demande de quelques dirigeants éclairés. Il s'agit de construire des chemins de fer, d'ouvrir des mines et généralement de développer les ressources de la Chine par l'application des techniques occidentales.

Vu la taille et la population de la Chine, un tel programme serait à tout moment d'une grande importance pour l'Angleterre. Mais en ce moment où l'industrie anglaise souffre d'une très grave dépression, il serait d'une importance vitale pour les masses de nos compatriotes que les contrats pour la construction de chemins de fer ou d'autres travaux publics tombent en des mains anglaises.

Alors qu'il y a plusieurs firmes américaines et allemandes fermement soutenues par leur légation, il n'y a qu'une firme anglaise qui soit active dans ces affaires et soit capable de discuter avec le gouvernement chinois, c'est *Jardine-Matheson*, la plus importante maison de commerce en Extrême Orient. Elle est installée sans ostentation à Pékin où elle cultive l'amitié et la confiance des officiels chinois, recherchant même si possible leur gratitude quand une aide financière peut discrètement leur être donnée : elle considère cela comme nécessaire pour la réussite de ses projets et l'intérêt supérieur de l'Angleterre.

Refus de propositions par les Chinois. On n'obtient rien par la persuasion.

Cogordan, chargé d'affaires, Pékin, 1^{er} avril 1886

(correspondance commerciale, volume 6, folio 6)

Je regrette de ne pas avoir obtenu gain de cause sur les propositions concernant les chemins de fer, les mines et l'industrie. Mais sur ces points, je me suis heurté à des objections dirimantes. En ce qui touche les chemins de fer, la Chine estime que tout ce qu'elle a pu nous promettre est compris dans l'article VII du traité de paix²⁰, article qui, d'après elle, sera exécuté quand le moment viendra, mais qui n'a pas besoin d'être commenté ni expliqué. Il était difficile d'espérer obtenir par la persuasion ce à quoi nous n'avions pu prétendre l'année dernière alors que nos escadres bloquaient le Yangtse et empêchaient la circulation du riz.

Eloge de l'industrie française par Li Hongzhang

Lemaire, ministre de France, Pékin, 10 août 1889

Correspondance commerciale, Pékin, n°6, folio 437)

J'ai eu l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence l'intention du gouvernement chinois de s'adresser à nous pour la construction de la ligne de chemin de fer

²⁰ Voir guerre du Tonkin p.

qu'il a décidé en principe de créer entre Pékin et Hankou. Jusqu'à présent le Zongli Yamen ne m'a encore parlé de rien mais les renseignements que j'ai eus sur les dispositions de la cour et de Li Hongzhang me sont venus d'une source que je puis considérer comme sûre. Ils m'ont été fournis par un mandarin nommé Song qui est employé pour différentes négociations par le syndicat²¹ français de Tientsin ; il est depuis quelque temps à Pékin en relations quotidiennes avec le marquis Zeng²² qui vient d'être nommé directeur général des chemins de fer. Avant de quitter Tientsin, Song a eu une audience du vice-roi Li qui lui a dit qu'ayant été appelé à donner son avis sur l'exécution de la grande ligne projetée, il a sans hésiter conseillé de s'adresser pour l'emprunt nécessaire au Comptoir d'Escompte français et pour la construction et la fourniture du matériel à nos ingénieurs et à nos industriels.

Le vice-roi aurait appuyé son avis des arguments suivants : une clause du traité de paix de 1885 (article VII) engage la Chine envers la France pour la construction de ses chemins de fer et bien qu'elle ne constitue pas pour celle-ci un privilège exclusif, cette clause doit recevoir dans les circonstances présentes son application. La Chine n'a eu qu'à se louer de toutes les entreprises dont elle a confié l'exécution aux Français. Les travaux qu'elles comportaient ont été exécutés avec compétence et conscience car les Français se sont toujours montrés plus préoccupés d'attacher leur nom à des œuvres durables et faisant honneur à la science de leur pays que de s'enrichir aux dépens du trésor chinois. A l'appui de cette affirmation, le vice-roi a dit que les travaux entrepris à Tientsin et à Port-Arthur par le syndicat français, loin de donner des bénéfices à ce syndicat le laisseront certainement en perte. Il a dit aussi que la locomotive et les wagons qui ont été construits pour le service de Sa Majesté Impériale et qui ont fait l'admiration de la cour par la perfection de leur travail et le goût exquis de leur ornementation ont été payés 6 000 taels au syndicat et valent en réalité 25 000 taels.

Enfin Li Hongzhang a déclaré que les ingénieurs français n'avaient pas de supérieurs dans le monde, que les produits de notre industrie étaient réputés les meilleurs et que leur cherté relative était largement compensée par leur qualité et leur durabilité.

Le vice-roi n'a pas eu de peine, assure-t-on, à faire prévaloir son avis dans l'esprit de l'Impératrice Douairière et du 7ème Prince, et le marquis Zeng a été avisé des intentions de la cour.

(...) Je veillerai avec le plus grand soin à ce que nous ne soyons pas frustrés des avantages que nous devons tirer pour le plus grand bien de notre influence ici et du profit de notre industrie nationale, de la concession que la Chine nous a faite en 1885 en considération de ce que nous avons alors renoncé à lui imposer le paiement d'une indemnité de guerre.

Le gouverneur du Jiangsu : La Russie nous enveloppe sur 10 000 lis...

Walsham, ministre d'Angleterre, Pékin, 19 août 1889

17/1085 N°18

Envoie la traduction du mémoire de Huang Pengnian, gouverneur du Jiangsu dont l'extrait suivant : « *L'Angleterre et la France ont pris la Birmanie et l'Annam, mais le danger le plus grand se trouve au Nord et à l'Est. La Russie nous enveloppe sur 10 000 lis depuis le Xinjiang, la Mongolie et le Heilongjiang jusqu'à la mer. Son oeil gauche regarde avec envie la Corée, son droit la Mongolie. Elle est prête à bondir sur notre zone centrale et les trois*

²¹ Association de banques et d'entreprises. Les syndicats ouvriers n'apparaissent qu'à la fin du siècle.

²² Marquis Zeng : Zeng Jize (1837-1890), fils aîné de Zeng Guofan

provinces de l'Est²³ sont toutes proches de ses griffes tendues. Son chemin de fer sibérien lui permet d'envoyer des troupes vers l'Est avec une rapidité qui contraste avec notre lenteur.

Le premier chemin de fer à construire en Chine doit donc être une ligne de Tientsin à Shanhaiguan puis au Heilongjiang, un autre jusqu'au Jilin, un troisième du Shenxi et Gansu jusqu'à Yining au nord du Xinjiang et un quatrième vers Kachgar²⁴ dans le sud. Nous pourrions alors envoyer troupes, argent etc. dans tout l'Empire en dix jours et en outre nous pourrions fonder des colonies prospères dans ces régions de gens qui en Chine proprement dite ne sont que des miséreux mourant de faim et une source de troubles pour le gouvernement, mais qui transplantés là-bas y trouveraient du travail et transformeraient le désert en jardin.

Comme c'est actuellement un désert la construction des chemins de fer n'y trouvera pas l'opposition des propriétaires de champs, maisons et tombes qu'elle a rencontrée dans les provinces côtières. Commençons donc par notre grand Nord et Ouest puis étendons avec prudence notre réseau ferré vers les provinces du sud qui ont des mines.

Sources d'information de la Légation.

Lemaire, ministre de France, Pékin, 6 mai 1890

(dossier général, volume 1 ; folio 3 et 4)

Ces informations m'ont été fournies confidentiellement par un mandarin de mes amis qui est lié d'intérêt avec le syndicat français et qui a les relations les plus intimes avec l'entourage du 7^{ème} prince. Le prince est partisan déterminé de la création de lignes ferrées en Chine et c'est entre lui et l'impératrice que se sont prises les décisions qui y sont relatives.

J'ai été, j'en suis absolument certain, le seul des ministres étrangers qui ait été tenu au courant de ce qui se préparait. Le 3 avril, je fus informé par mon ami qu'un conseil extraordinaire avait présenté la veille à Sa Majesté un rapport concluant à l'adoption pour la création de la ligne de Pékin à Hankou des propositions faites par le syndicat français...

Quelques jours plus tard le marquis Zeng, l'un des dix signataires du rapport, en fit connaître confidentiellement les conclusions à M. Frandin, avec lequel il était en rapport d'intimité et aussi au docteur Mirabel, médecin de notre légation, qui lui donnait ses soins.

Entrevue avec Li Hongzhang : Pas de grands projets : « L'argent manque »

De Bezaure, consul de France, Tientsin, 10 février 1891

(lignes du nord – volume 1, folio 6)

L'agent de l'Association Industrielle Française en Chine s'est adressé à moi pour demander au vice-roi Li Hongzhang si les services de nos compatriotes seraient utilisés prochainement pour quelque affaire importante. Le vice-roi m'a paru assez bien disposé pour nos industriels mais il m'a laissé entendre qu'il ne pouvait pas tout, que ses avis étaient très souvent combattus à Pékin et qu'il avait perdu en la personne du 7^{ème} Prince son appui le plus puissant. Il serait inutile, je pense, pour le moment, d'insister davantage. Au reste, il n'est pas question de travaux publics à entreprendre et rien n'est définitivement décidé pour l'exécution des projets d'importants chemins de fer. L'argent manque.

²³ c'est à dire l'ensemble de la Mandchourie

²⁴ Kachgar = Kashi

Influence allemande à Tientsin – Insuffisances françaises

de Bezaure, consul de France, Tientsin, 7 mars 1891

(dossier général, volume I, folio 22)

La finance allemande s'affirme chaque jour dans le nord de la Chine : les maisons de commerce y prospèrent et se multiplient et les grands établissements industriels de l'Empire Germanique ont ici des représentants habiles et très actifs. Celui d'Essen, le plus important de tous, a su se faire une situation qu'il serait bien difficile d'ébranler. Cette maison puissante n'hésite pas à faire de très gros sacrifices. Elle entretient à Tientsin des professeurs de chemins de fer qui font des cours gratuits aux Chinois et elle a des ingénieurs qui se mettent gratuitement aussi à la disposition des autorités chinoises. Et chaque année M. Krupp fait parvenir à Li Hongzhang et à tous les intermédiaires qui lui sont utiles des présents somptueux (...) Si l'influence allemande s'accroît dans le nord de la Chine, la nôtre, j'ai le regret de le dire, a beaucoup diminué. Et cela par la faute de nos industriels qui ne savent pas s'entendre entre eux, manquent d'expérience en Chine et commettent souvent des maladresses. Par la faute aussi de nos financiers qui disparaissent lorsque leurs concurrents se présentent et s'obstinent à ne pas vouloir installer une banque française dans un port aussi important que Tientsin.

Utilisation par Li Hongzhang des dissensions entre hommes d'affaires français

Lemaire, ministre de France, Pékin, 23 mars 1892

(dossier général, volume I, folio 56)

L'Association Industrielle Française qui est dirigée à Tientsin par M. Taton est peu sympathique, pour dire le moins, au vice-roi. Aussi lorsqu'il a senti la nécessité de nous donner quelque satisfaction, ce n'est pas à M. Taton qu'ont été faites les commandes destinées à nous faire prendre patience mais à une nouvelle société représentée par M. Griffon. C'est un fait bien connu en Chine que Li n'aime pas les nouvelles figures ; en M. Griffon, il retrouve l'homme qui a dirigé les travaux de Port-Arthur²⁵, avec qui il est en rapport depuis sept ans et sa préférence lui est acquise (...) Dans les circonstances actuelles, il n'y a pas place à Tientsin pour deux associations françaises. Une seule est-elle seulement assurée d'y faire ses frais ? Non. Les commandes données à M. Griffon se montent à 85 000 taels soit 510 000 francs pouvant laisser un bénéfice de 25 000 francs. Or les frais d'une association s'élèvent au bas mot à 200 000 francs ; pour retrouver ces frais, il faudrait qu'elle fît 4 millions de francs d'affaires. Avec quelle jalousie, le personnel de M. Taton ne voit-il pas passer à l'association rivale ce que j'appellerai les os à ronger que jette le vice-roi, non pour ce qu'ils rapportent dans le présent mais parce que ces riens peuvent être présentés aux sociétés comme des indices favorables pour l'avenir et pour encourager leur patience qui se lasse d'une attente onéreuse pour elles.

Dans ces conditions, la plus funeste discorde règne à Tientsin entre nos compatriotes ; elle réjouit les étrangers et amuse jusqu'au vice-roi qui prend un malin plaisir à alimenter des jalousies qui sont poussées aujourd'hui jusqu'à la haine et qui nous susciteront, je le crains, de très graves ennuis.

....Et la suite

Lafray, consul de France, Tientsin, 25 avril 1893

(dossier général volume I, folio 72)

²⁵ Port-Arthur : aujourd'hui Dalian

Dans ma dépêche du 21 juin dernier, je disais que M. Griffon en agissant seul auprès des Chinois, sans intervention officielle et sans se réclamer du privilège de l'article VII aurait peut-être plus de chances de succès en évitant ainsi de froisser les Chinois. Je suis le premier à reconnaître que mon appréciation n'était pas exacte et venait uniquement de ce que, nouvellement arrivé en Chine, je n'avais pas encore approfondi le caractère chinois. J'ai bien vite reconnu que toute concession aux Chinois était interprétée par eux comme une marque de faiblesse et qu'un sentiment de délicatesse n'appelait jamais de leur part la réciprocité.

Si le vice-roi a donné à M. Griffon quelques commandes de matériel en dehors de toute intervention officielle, il n'a agi ainsi que pour faire échec à la légation et au consulat et encourager M. Griffon dans une voie d'hostilité aux représentants du gouvernement français qui ne peut qu'être nuisible à nos intérêts généraux et se retourner tôt ou tard contre M. Griffon lui-même.

Instructions du Ministre des Affaires Etrangères à Gérard – Le déséquilibre de la balance commerciale – ses causes.

Le Ministre des Affaires Etrangères : Instructions à M. Gérard, Paris, 20 janvier 1894 (Correspondance commerciale, Pékin, n° 7, folio 145)

Tandis que la Chine trouve chez nous un excellent débouché pour ses produits, la France au contraire ne parvient pas à écouler en Chine une quantité notable de marchandises. En 1892 nous n'en vendons que pour 3.168.507 francs contre 135.212.231 francs d'achats alors que la Chine cette année-là n'a pas importé moins de 760 millions de produits étrangers. D'où provient une situation aussi anormale et aussi désavantageuse ? Quels sont les moyens de la modifier ? Telles sont les deux questions que vous devez vous poser dès votre arrivée à Pékin.

Après la conclusion de la paix en 1885, l'industrie française s'est tournée avec ardeur vers la Chine en vue d'y mettre à profit l'article VII du traité du 9 juin et d'une façon générale de s'ouvrir des débouchés dans le vaste empire asiatique. (...) Les groupements français se sont combattus et dénigrés à plaisir les uns les autres auprès des fonctionnaires chinois. Dès lors les affaires de tous sont allées périliclitant. Par surcroît, il s'est trouvé que les dragues fournies par Fives-Lille n'ont pu pénétrer dans le Fleuve Jaune, que le Port-Arthur construit par le premier syndicat présente des malfaçons, que les ponts envoyés par la maison Eiffel faits d'acier belge de qualité inférieure ont paru inutilisables si bien qu'il faudrait les débiter en ponceaux. De l'effort sérieux de 1885, il ne reste aujourd'hui que des déconvenues pour nos nationaux, des mécontentements chez les Chinois, des plaintes et des revendications de part et d'autre et pour notre industrie en général un véritable discrédit.

Vous devrez réagir de toutes vos forces et contre ce discrédit et contre la discorde qui s'est glissée entre nos industriels en Chine. Bien entendu vous n'entrerez pas dans les querelles de ces derniers et vous vous garderez de favoriser les affaires des uns au détriment de celles des autres. Mais en toute impartialité et avec la haute autorité que possède un représentant de la France dont ni le patriotisme ni le désintéressement ne peuvent être mis en doute, vous interviendrez pour concilier les intérêts rivaux et pour les appuyer simultanément auprès des autorités chinoises.

Juillet 1894- Avril 1895 : Guerre sino-japonaise

La guerre eut pour cause immédiate le refus par le Japon de la suzeraineté de la Chine sur la Corée. Défaite par un Japon qui avait entrepris sa modernisation, la Chine dû abandonner ses droits sur la Corée et céder la province de Taiwan. Les puissances occidentales dont les projets étaient menacés par cette expansion du Japon obtinrent qu'il renonçât à la presqu'île du Liaodong mais en même temps accentuèrent leur pression pour arracher à la Chine de nouvelles concessions de territoires côtiers, de mines et de chemins de fer, chacune ayant sa zone d'influence. On en vint à élaborer des plans précis d'un partage de la Chine comme se réalisait le partage de l'Afrique.

Pas d'occupation au Guangxi par les Français en riposte aux Anglais

de Lanessan, chargé d'affaires, Pékin, 26 février 1895

(Correspondance politique, volume 88, folio 366)

Je déconseille l'occupation de Pakhoi et Paklong²⁶ comme représailles à l'occupation éventuelle par les Anglais des îles Zhushan. Opération facile militairement mais qui rendrait inévitable une guerre avec la Chine. Après mûre réflexion, je me prononce pour la négative. Je crois que nous devons profiter de ses malheurs pour nous poser en face d'elle en voisin respectueux de l'intégrité de son territoire, sauf à nous faire récompenser de notre générosité par des concessions commerciales, industrielles, etc. nous permettant de faire sentir notre influence dans l'Empire et d'y pénétrer aussi profondément que nous pourrions le faire par la force des armes.

Qui aura Formose ? le Japon ? l'Angleterre ? La France ?

Bristow, consul à Tientsin, 8 mai 1895

17/1235 N°169

Lors de notre entrevue le 3 mai, Li Hongzhang me déclara à propos de Formose : « *Quand Ito²⁷ me parla de la cession de Formose, je lui dis : « Cela n'est pas la peine d'en parler, l'Angleterre ne le permettra jamais. C'est trop près de Hongkong, cela menacerait son commerce et augmenterait beaucoup les dépenses pour la défense de Hongkong »* Alors Ito me répondit de façon très confidentielle : « *L'Angleterre ne s'en mêlera pas. Nous n'avons pas à en tenir compte* ». Et Li Hongzhang me dit ; « *N'est-il pas évident que vous avez un accord, un traité secret avec le Japon ?* »

Et il ajouta que les lettrés et les notables de Formose pour éviter de tomber aux mains des Japonais, ont offert au consul d'Angleterre une sorte de protectorat. Toutes les mines d'or et d'argent, les industries, l'extraction du camphre seraient remises à l'Angleterre qui percevrait aussi les droits de douane. Le consul a transmis à Pékin et à Londres mais n'a pas eu de réponse.

Li s'en étonne et conclut : « *La France désire beaucoup avoir Formose et si l'Angleterre ne bouge pas maintenant, la France le fera* ».

²⁶ Actuellement Beihai et Beilun, ports du Guangxi au voisinage du Vietnam.

²⁷ Le prince Ito était plénipotentiaire japonais pour le traité de Shimonoseki.

Des activités françaises en liaison avec les indépendantistes de Formose ?

O'Conor, ministre d'Angleterre à Pékin, 4 juin 1895

17/1235 N°199

télégramme : On m'a signalé des activités de la France en liaison avec des indépendantistes de Formose par l'intermédiaire de Cheng Jidong, ancien attaché militaire à Paris.

Gérard rencontre le prince Gong : les réformes ?

Gérard, ministre de France à Pékin, 24 juillet 1895

(Correspondance politique, volume 91, folio 167)

J'ai cru devoir m'adresser au prince Gong lui-même. J'ai demandé une audience spéciale à Son Altesse qui m'a reçu le dimanche 21 juillet. Une partie de cette audience a été consacrée à la délimitation de notre frontière sino- annamite. J'ai trouvé chez Son Altesse une sincère disposition à nous montrer sa gratitude. C'est de plus un homme de bonne volonté, très convaincu et depuis longtemps, de la nécessité de certaines réformes... mais la Chine est encore trop voisine des évènements, elle sent ses ressources trop faibles, elle a un trop grand besoin de repos et d'oubli pour que l'ère des réformes puisse dès maintenant s'ouvrir. La Chine n'est pas le pays de l'initiative, de l'essor, de l'élan. Elle n'a pas les inspirations soudaines et les résolutions généreuses du patriotisme. Ce n'est que peu à peu, à grand peine et presque sous la pression de l'étranger, qu'elle se mettra à reconstituer ses forces et à tenter partiellement quelques réformes.

Nomination d'un Catholique à la nouvelle Légation de Chine à Paris²⁸

Gérard, ministre de France à Pékin, 9 octobre 1895

(Correspondance politique, volume 92, folio 57)

J'annonce la création de la Légation de Chine à Paris et la nomination de Qing Chang, catholique, comme envoyé extraordinaire proposé par la France. Le gouvernement de la République a quelque droit de s'attribuer auprès du Saint-Siège le mérite d'une telle innovation qui ne manquera pas de réjouir le cœur du Saint Père et qui est comme une première satisfaction du désir exprimé par Léon XIII de voir les catholiques chinois admis aux fonctions publiques de l'Empire.

Une première manufacture étrangère de coton...Conséquences possibles dans l'avenir

Gérard, ministre de France à Pékin, 29 octobre 1895

(Correspondance politique, volume 92, folio 130)

Une manufacture de coton est en voie de création à Shanghai même sous la direction d'un syndicat japonais au capital d'un million de dollars. Plus qu'aucune autre puissance, le Japon paraît en mesure de créer en Chine des industries appelées à faire échec aux industries de l'Europe. L'Europe s'était gardée de la tentation d'établir en Chine des industries rivales des siennes. C'est à une puissance jaune qu'il était réservé de se porter en adversaire

²⁸ Depuis 1876, le ministre chinois résidant à Londres avait également en charge les relations avec la France, la Belgique et l'Italie. Dans ces trois pays, il n'y avait qu'un secrétariat d'ambassade.

économique de l'Occident. ... et si la Chine à son tour, à l'exemple du Japon, se transformait en une puissance industrielle, les marchés d'Extrême Orient par le double fait de la main d'œuvre et du type de circulation monétaire, pourraient peu à peu cesser d'être nôtres. Il y a là une conséquence fâcheuse pour les espérances de l'Occident et déconcertante pour la solution de certains de nos problèmes économiques, mais qu'il convient d'envisager dès aujourd'hui sans illusions.

Nationalisme et réformes

*Gérard, ministre de France à Pékin, 26 novembre 1895
(Correspondance politique, volume 92, folio 247)*

Il semble, après quelques mois de tâtonnements inévitables, qu'au sortir de la stupeur qu'ont causée les désastres, la Chine s'éveille peu à peu à la nécessité d'une réforme. Mais dans ce premier éveil dont les symptômes commencent à apparaître, la Chine, bien que stimulée par l'Occident plus encore que par le Japon, entend suivre autant qu'elle le peut ses propres voies et ne pas abandonner à la tutelle de l'étranger l'œuvre de son relèvement. Ce désir de demeurer, même dans une ère de nouveauté, fidèle à ses méthodes et à ses traditions, cette défiance instinctive de l'étranger, ce souci de ne pas abdiquer entre les mains de l'Occident, cette ambition d'entreprendre elle-même dans son indépendance et sa souveraineté ce grand œuvre de réforme doivent être dès à présent notés comme les principaux caractères de l'évolution qui s'annonce. Il importe à mon sens que l'Occident se rende compte de cette tendance fondamentale pour s'épargner des illusions, des erreurs de tactique, des contresens dont la ténacité et l'orgueil de la Chine risqueraient de faire des conflits.

La Chine ne demande pas mieux, je crois, que de mettre à profit certaines des leçons de l'Occident, d'emprunter à l'Europe et aux Etats-Unis des professeurs, des ingénieurs, des industriels, des officiers, des engins de guerre, des navires, voire même des capitaux à condition de rester maîtresse chez elle et de présider elle-même à sa propre réforme. Elle manifeste la ferme intention de se soustraire à tout protectorat et de sauvegarder son originalité morale autant que son indépendance politique.

C'est surtout en ce qui regarde l'exploitation des richesses naturelles du pays et la création d'industries que la Chine se montre particulièrement protectionniste et « nativiste²⁹ ». Elle l'a toujours été pour ce qui concerne les mines exclusivement réservées jusqu'ici aux indigènes. Elle paraît vouloir l'être de même pour les chemins de fer. Le vice-roi Zhang Zhidong³⁰ persiste à soutenir que la Chine ne doit arrêter le plan de ses grandes lignes ferrées et de son réseau central que quand elle sera outillée pour les construire et les exploiter elle-même. Je ne sais si elle sera en état de maintenir la rigueur de cette position, mais telle est du moins la tendance du présent. Si la Chine y persévère, le mécompte sera grand pour l'Occident qui se flatte de l'espoir de trouver dans l'Empire du Milieu un débouché pour la surproduction de ses industries. Si au contraire l'Occident réussit à implanter en Chine son industrie et ses capitaux combien de compétitions et de rivalités n'y a-t-il pas à prévoir entre les diverses puissances également désireuses de s'assurer la plus grande part d'influence et de profit ? Et dans les deux cas, le résultat final, si la Chine n'est pas vouée à une irrémédiable dissolution, si elle doit subsister dans son intégrité territoriale, sera la constitution d'une puissance tout ensemble industrielle et militaire dont le poids risquerait un jour de déconcerter l'équilibre économique et politique du monde.

²⁹ anglicisme : nationaliste

³⁰ Zhang Zhidong (1835-1909) : vice-roi du Yangguang (Canton) , puis du Huguang (Wuchang), célèbre par sa grande culture et son intégrité. Il mourut pauvre.

Le problème des missions : la place de Confucius

Gérard, Ministre de France, Pékin, 22 décembre 1895

(Correspondance politique, volume 92, folio 370)

Le problème des missions en Chine montre combien est à la fois nécessaire et efficace le protectorat exercé par la France et combien il importe de le maintenir tel qu'il est. (...) Les chrétiens sont exclus des examens littéraires, donc de la carrière administrative à cause des prescriptions de la bulle de Benoît XIV³¹ sauf si, comme l'admettaient les Jésuites, ils rendent un certain hommage à Confucius.

Ce qui rend le culte de Confucius si fort, c'est qu'il est non pas un dogme mais le dépôt des traditions nationales, littéraires, politiques et morales, l'âme même de la Chine. C'est là qu'est la limite posée au prosélytisme chrétien dans l'Empire du Milieu. C'est là qu'il faut chercher la raison profonde de cette haine de race contre le christianisme.

Adjudications et influences obscures.

Gérard, ministre de France, Pékin, 6 janvier 1896

(chemins de fer, lignes du Nord, volume 1, folio 69)

Aujourd'hui même, j'ai montré les défauts des adjudications aux ministres du Zongli Yamen dans une séance difficile et laborieuse. J'ai peur d'avoir perdu ma peine. Les ministres mal préparés à de tels sujets sont trop heureux de se dégager en disant que c'est au directeur Hu Yufen³² et à la direction générale des affaires militaires qu'est remise la responsabilité de cette affaire. Mais l'impression que je ne puis dissimuler à Votre Excellence, c'est que dans ces questions industrielles qu'il ignore, le gouvernement chinois est à la merci d'agents subalternes plus ou moins associés à des industriels ou à des financiers étrangers. Contre toutes ces influences obscures, la raison, le droit et les traités n'ont pas de prise.

Gérard opposé à l'extension du chemin de fer de Lugouqiao

Beaulerck, chargé d'affaires, Pékin, 24 janvier 1896

F.O. 228/1206 N°37.

L'extension du chemin de fer de Lugouqiao (à Tientsin) a été violemment combattue par M. Gérard et le consul de France à Tientsin. Je vous envoie une dépêche de M. Bristow, notre consul à Tientsin, à ce sujet, confirmée par plusieurs lettres privées que j'ai reçues. Dans une conversation avec Gérard, il me dit qu'il y avait une certaine opposition à cette nouvelle ligne ; je lui demandai s'il savait d'où elle venait. Il me dit qu'il croyait qu'elle venait des bateliers, charretiers et autres qui pensaient que cela porterait atteinte à leurs activités.

Malgré l'opposition de Gérard, le chemin de fer se fera

Beaulerck, chargé d'affaires, Pékin, 9 février 1896

228/1206 N°54

Reçu au Zongli Yamen le 4 février, j'ai attiré l'attention sur l'opposition du Ministre de France au chemin de fer de Luguqiao à Tientsin. Leurs Excellences ont reconnu que c'était vrai mais que le chemin de fer serait quand même fait. Sa construction commencera au printemps prochain sous M. Kinder et durera un peu plus d'un an. Ils reconnurent qu'en effet

³¹ En 1742, la bulle « *Ex quo singulari* » du Pape Benoît XIV condamne absolument tous les rites chinois et impose aux missionnaires un serment de soumission.

³² Hu Yufen, directeur général des Chemins de fer impériaux du Nord de 1891 à 1899, très lié aux intérêts anglais.

Gérard s'appuyait, pour que les offres soient faites exclusivement à des Français, sur une clause du traité de 1885, mais qu'elle ne s'appliquait pas ici, qu'ils s'en tenaient à des adjudications sans intention d'exclure la France mais sans lui donner un droit de priorité.

Comme l'Angleterre et l'Allemagne, la France devrait avoir un personnel permanent plus important

*Gérard, ministre de France à Pékin, 18 mars 1896
(Correspondance commerciale, volume 7, folio 255)*

J'ai, le 16 de ce mois, fait part à Votre Excellence du retour éventuel en Chine d'un officier général de la marine anglaise, Mr Lang, qui serait chargé de présider à la réorganisation de la marine impériale. J'exprimai à ce propos le vœu que le gouvernement de la République se concertant au besoin avec le gouvernement russe, avisât aux moyens de prévenir ou du moins de contrebalancer cette espèce de mainmise de l'Angleterre sur la flotte, les forces navales, les arsenaux de la Chine. J'ai déjà eu à plusieurs reprises l'occasion de signaler l'avantage qu'assurent à l'Angleterre et à l'Allemagne les situations occupées par des officiers ou des ingénieurs de ces deux pays dans les services de l'armée et de la marine, dans les arsenaux et dans les chemins de fer impériaux du nord de la Chine. L'ingénieur en chef de ces chemins de fer est un Anglais, M.Kinder, dont la personnalité a trop souvent tenu en échec les efforts de nos propres ingénieurs et de notre industrie.

Dans la crise présente que traverse la Chine, dans la compétition d'influence et d'intérêts qui s'est élevée entre les nations d'Occident, le rôle des personnes a pris et prendra de plus en plus une considérable importance. Dès le principe, l'Angleterre a su introduire ses sujets dans les services chinois des douanes, de la marine, des chemins de fer. L'Allemagne semble s'être réservé jusqu'ici, de même qu'au Japon, et comme une industrie à elle dévolue, l'instruction de l'armée et la fourniture des armes et engins de guerre. La France, bien qu'elle ait eu pendant une assez longue période un nombre appréciable de représentants dans les douanes, la marine et les arsenaux, ne dispose plus aujourd'hui en Chine d'un personnel suffisant. La Russie de son côté semble ne s'être jamais souciée d'introduire ses nationaux dans les services de la Chine.

Votre Excellence peut estimer ce qu'a rapporté à l'Angleterre la situation occupée dans les douanes impériales par sir Robert Hart et ce que lui rapportera demain le commandement de la flotte chinoise donné à un officier tel que Mr Lang.

Ce qu'il nous faut en Chine, ce sont d'abord des officiers pour l'armée et la marine, des ingénieurs pour les chemins de fer, les arsenaux, les travaux publics et les mines et plus tard des professeurs et des médecins. Des tentatives ont déjà été faites, mais plus que les missions temporaires, ce qu'il serait intéressant d'encourager ce serait la vocation et la résidence en Chine d'officiers, d'ingénieurs, de tout un personnel français introduit à demeure dans les administrations chinoises

Les Anglais ne veulent pas de Gérard comme doyen du Corps diplomatique

O'Conor, ministre d'Angleterre à Pékin, le 15 novembre 1896

17/1278 N°235

Denby³³ (démocrate) va se retirer quand le nouveau président (républicain) prendra ses fonctions. C'est très dommage pour les intérêts anglais car le nouveau doyen du Corps

³³Denby était le ministre des Etats-Unis depuis 1885. Malgré la demande des Anglais, il fut remplacé.

diplomatique sera le redoutable (sic) Monsieur Gérard. Je propose une démarche de l'Ambassadeur d'Angleterre à Washington pour obtenir le maintien de Denby.

M. de Wouters ex-fonctionnaire belge, devient conseiller privé du gouvernement chinois

*Gérard, ministre de France, Pékin, 23 novembre 1896
(Correspondance politique, tome 96, n°143)*

M. de Wouters d'Oplinter, chef de bureau au ministère des Affaires Etrangères de Belgique, démissionnaire de son poste, a été nommé conseiller privé du gouvernement chinois. Il n'a aucun rang officiel, n'assistera pas aux entretiens avec les ministres étrangers. Probablement, il rédigera des consultations sur les questions de droit international, les projets de législation et les règlements sur les matières encore nouvelles pour la Chine telles l'exploitation des chemins de fer et des mines, la création d'une banque d'état et d'une circulation monétaire.

La Chine a eu soin de choisir son conseiller chez une nation neutre qui, si elle a déjà certains intérêts industriels dans l'Empire du Milieu, ne porte cependant ombrage à aucune puissance. Je ne pense pas en effet que M. de Wouters veuille ou puisse se servir de sa situation pour avantager les intérêts de la Belgique au détriment des intérêts d'autres nations. Beaucoup plus que ne l'a fait sir Robert Hart, il s'attachera, je présume, à se confiner dans ses attributions de fonctionnaire chinois. À cet égard, si son rôle peut avoir pour effet de diminuer l'influence exclusive de sir Robert Hart, il n'y aura pas lieu pour nous de nous en plaindre. Wouters ne connaît pas le chinois ; cette particularité maintiendra plus intact le caractère occidental de ses inspirations. (...)

M. de Wouters a fait bonne impression à Gérard

*Gérard, ministre de France, Pékin, 14 décembre 1896
(Correspondance politique, tome 96, n°154)*

M. de Wouters est arrivé à Pékin le 7 de ce mois. Il m'a fait la meilleure impression. Il serait seulement secrétaire privé et avocat consultant du Zongli Yamen. La présence au Zongli Yamen d'un secrétaire parlant et écrivant notre langue et d'un juriste formé à l'école de nos codes et de notre droit me semble une bonne chose. Sa venue est bien accueillie en général, sauf par le ministre de Hollande quelque peu jaloux de voir un Belge dans le secrétariat du Zongli Yamen et par le ministre d'Allemagne qui craint que sa présence ne soit un encouragement aux efforts que l'industrie belge tente présentement à Hanyang contre la concurrence des établissements Krupp.

Embranchement du Transsibérien en Mandchourie : habileté de la diplomatie russe

*Gérard, ministre de France à Pékin, 5 janvier 1897
(Documents diplomatiques, tome 13, n° 57)*

Dans une visite privée que je lui ai rendue le 30 décembre, Li Hongzhang que j'ai trouvé ce jour-là particulièrement disposé aux confidences, n'a pas fait de difficulté pour reconnaître que c'était pendant son séjour en Russie qu'avait été conclu l'arrangement selon

lequel le gouvernement chinois consentait au passage du Transsibérien en territoire chinois pourvu que les travaux fussent entrepris non par les gouvernements russe ou chinois mais par une compagnie privée russo-chinoise qui fournirait les fonds, construirait la ligne et l'exploiterait.

(...) Le passage en territoire chinois du Transsibérien et le rôle que prend la banque russo-chinoise consacrent la mainmise de la Russie sur le nord de la Chine. L'œuvre de patiente absorption que le général Muraviev, l'amiral Poutiatine et le général Ignatieff avaient commencée de 1850 à 1860, c'est à un chemin de fer et à une banque qu'il sera donné de l'achever. La diplomatie russe, habile à se transformer selon les circonstances, a compris que l'heure était venue de substituer aux généraux et aux amiraux l'ingénieur et le banquier qui sont aujourd'hui les vrais conquérants de la Chine.

Pour nous qui avons fourni au gouvernement russe le premier modèle d'un contrat de chemin de fer avec la Chine, il nous appartient de profiter à notre tour sur les frontières du Guangxi et du Yunnan de l'exemple que la Russie nous donne. La Chine, à peine entamée par la mer et les côtes, ne s'ouvrira vraiment que par les voies de terre, par les lignes ferrées. C'est ce qu'ont compris d'abord la France puis la Russie et enfin l'Angleterre. Il faut souhaiter que dans notre sphère d'influence et grâce aux efforts faits par le gouvernement de la République, notre industrie et nos banques sachent profiter des facilités qui leur sont données et de l'avenir qui, en Extrême Orient, leur est ouvert.

Un hasard singulier : Gérard découvre la convention entre la Russie et la Chine sur les chemins de fer.

*Gérard, ministre de France, Pékin, 28 mars 1897
(Documents diplomatiques, tome 13, folio 300)*

Le 25 mars et le 27 un hasard singulier au cours d'une visite chez Li Hongzhang, puis une déclaration très précise du prince Qing³⁴ m'ont révélé la convention spéciale de chemins de fer entre la Russie et la Chine.

Li voulut me donner connaissance des lettres échangées au sujet de cadeaux à l'Empereur. Il me fit remettre un cahier manuscrit. Quelle ne fut pas ma surprise en constatant d'un regard rapide que les premières pages de ce cahier contenaient : 1) La copie en langue française d'un traité entre la Russie et la Chine au cas d'une agression de la Chine par le Japon. 2) La copie de la convention pour la construction et l'exploitation de la section mandchoue du Transsibérien. 3) La copie d'une lettre de Li au prince Lobanof³⁵ au sujet des négociations du traité et de la convention.

N'ayant eu ce cahier en ma possession que pendant quelques minutes et obligé de lire les pages qui m'étaient indiquées par Li, je n'ai pu que parcourir en hâte les documents secrets reproduits dans les premières pages (...)

Le premier point m'a été confirmé de la façon la plus positive par le prince Qing. Votre Excellence voudra bien remarquer la franchise avec laquelle le prince Qing m'a avoué l'existence d'un traité secret. Cette franchise qui n'est pas une naïveté, en dit long sur l'idée que la Chine se fait de nos relations avec la Russie puisque la Chine suppose que l'intimité de ces relations ne permet plus de la part des puissances tierces l'existence d'un traité secret.

³⁴ Le prince Qing : Qing Yiguang, petit-fils du 17^{ème} fils de l'Empereur Qian Long, président du Zongli Yamen depuis 1884.

³⁵ Prince Lobanof : ministre des Affaires Etrangères de Russie

La Chine, un cadavre prêt à être dépecé...

*Paul Claudel, consul de France à Tientsin, 19 novembre 1897,
(Documents diplomatiques français, tome 13 n°362).*

(...) La Chine n'est pas comme la Turquie un homme malade. C'est un cadavre prêt à être dépecé et qui s'offre de lui-même au couteau (...)

Les Anglais dans le futur partage de la Chine

*de Courcel, ambassadeur à Londres, 23 décembre 1897
(Documents diplomatiques, tome 13, page 642)*

Les Anglais se sont habitués à considérer comme leur lot dans le futur partage de la Chine (s'il leur faut absolument partager avec d'autres parties prenantes) le bassin du Yangtse. Ce grand fleuve leur paraît une artère naturelle destinée à relier à l'Empire des Indes leur sphère d'influence en Chine. S'ils ne s'emparent pas d'une position stratégique comme les îles Zhushan en guise de compensation immédiate à la double descente opérée par les Allemands et les Russes, tout au moins parle-t-on d'exiger de Pékin la concession d'un réseau de chemins de fer dans la Chine méridionale. C'est là le vœu des plus modérés.

Les projets d'expansion territoriale russe en Chine

*O'Conor, ambassadeur en Russie, 30 janvier 1898
228/1269 N°38*

Lors de mon entrevue avec M. Witte³⁶, il sortit d'un bureau soigneusement fermé une carte de Chine et posant sa main sur les provinces du Zhili, Shanxi, Shenxi et Gansu, il déclara que tôt ou tard la Russie absorberait tous ces territoires. Puis posant le doigt sur Lanzhou³⁷, il ajouta que le Transsibérien aurait plus tard un embranchement jusqu'à cette ville et qu'il avait déjà des précisions sur la distance, le coût de construction etc. Puis il montra le sud de la Chine englobant le cours inférieur et supérieur du Yangtse et dit que c'était en dehors de la zone d'expansion russe et que ce serait sans doute la sphère de prépondérance britannique.

Zhang Zhidong et Sheng Xuanhuai : la Chine doit garder la ligne Pékin-Hankou-Canton

*Macdonald, ministre d'Angleterre, Pékin, 30 mars 1898
17/1334 N°58*

Je vous transmets la traduction d'un document obtenu indirectement par notre consul à Canton. C'est le mémoire de Zhang Zhidong et Sheng Xuanhuai³⁸ sur la nécessité de construire sans délai une grande ligne de Hankou à Canton. Je souligne ce passage : « *Quels*

³⁶ Witte : Ministre russe des finances et des voies ferrées.

³⁷ Langzhou : capitale de la province du Gansu, à 1.500 km à vol d'oiseau de la frontière de la Russie.

³⁸ Zhang Zhidong était alors vice-roi de Canton et Sheng Xuanhuai, directeur général du Pékin-Hankou.

sont les projets étrangers pour pénétrer en Chine par les voies ferrées ? La Russie vers Port-Arthur, l'Allemagne au Shandong, la France au Yunnan. L'Angleterre seule reste à regarder avec envie mais n'a rien obtenu jusqu'ici et il est impossible qu'elle n'imité pas les autres et ne cherche pas des concessions de chemins de fer.

Au printemps de cette année des commerçants anglais ont fait une proposition pour construire la ligne Hankou-Canton, ce qui fut fermement refusé. C'est que les étrangers prenant des bases sur nos côtes, notre seul moyen de communiquer reste l'intérieur ; nous devons donc garder pour nous la grande voie Pékin-Hankou-Canton. »

Aide financière étrangère et contrôle chinois. Le bon exemple de la ligne du nord.

Macdonald, ministre d'Angleterre, Pékin , 11 avril 1898

17/1334 N°61

Les Chinois sont prêts à accepter l'aide financière étrangère pour construire des chemins de fer mais reste la question du contrôle. La seule ligne où il n'y a pas de difficulté est la ligne du nord, de Pékin à Shanhaiguan, où le contrôle est entièrement aux mains de Hu Yufen³⁹ qui a heureusement compris que la politique la plus sage est de laisser les mains libres à Kinder. Si on était certain que les autres directeurs chinois soient aussi honnêtes, sensibles et courageux, il n'y aurait pas de risque à leur laisser les mêmes pouvoirs mais il n'est pas prudent de l'affirmer. Aussi les étrangers demandent-ils des garanties qui, aux yeux des Chinois, impliquent des projets ultérieurs dangereux pour l'indépendance chinoise.

Meurtre du P.Bertholet : demande de réparations et d'une concession d'un chemin de fer

Hanotaux, ministre des Affaires Etrangères, 3 mai 1898

(Documents diplomatiques, Tome 14, folio 147)

A la suite du meurtre du P. Bertholet au Guangxi le 21 avril, nous avons demandé des réparations et la concession à une société française d'un chemin de fer reliant Pakhoi (Beihai) au (fleuve) Xijiang. Aucune ligne ayant ce point de départ ne devait être concédée⁴⁰ à une société qui ne fût française ou franco-chinoise.

Une police montée pour protéger la construction du Hankou-Canton ?

Sir Lister Kaye, homme d'affaires, lettre au Foreign Office, 6 juillet 1898.

228/1270 n°110

Au moment où le monde entier constate l'agression du capital russe et franco-belge pour le chemin de fer Pékin – Hankou, le fait qu'un contrat est signé par un syndicat anglo-américain pour construire le Hankou – Canton est important non seulement pour le commerce anglais mais aussi pour la politique du gouvernement de Sa Majesté.

L'article VI du projet d'accord dit : « sauf en cas de force majeure la construction du chemin de fer sera achevée en 5 à 7 ans ». Le gouvernement chinois n'exclut donc pas la possibilité d'une attaque armée pour empêcher la construction et j'envisage donc de former un corps « *railway protective police force* » qui accomplirait de Canton au Yangtse les tâches que mène au Canada la Police Montée.

³⁹ Hu Yufen, considéré comme trop proche des Anglais, sera destitué en 1899.

⁴⁰ Selon l'article V de la convention du 20 juin 1895

J'en ai parlé à un général qui a eu une longue carrière en Inde et dans les tribus afghanes ; il accepterait de commander comme colonel et aurait environ 60 officiers actuellement en service qui viendraient avec lui. Comme il y a deux régiments de Sa Majesté cantonnés à Hongkong, il ne serait pas difficile de trouver des sous-officiers chargés de recruter des indigènes dans les provinces où passe le chemin de fer. J'ai tendance à penser que si le gouvernement de Sa Majesté acceptait de prendre à sa charge la solde et l'entretien des officiers et sous-officiers de cette force, le gouvernement chinois accepterait probablement de payer la solde et l'entretien des hommes et construirait des casernes convenables.

Le ministre répond le 29 septembre (ibid N°163) :

(...) Quant à votre projet de force de police, une telle demande augmenterait considérablement la difficulté d'obtenir la concession et doit être faite entièrement sous votre responsabilité et à vos frais si par extraordinaire le gouvernement chinois donnait son accord.

Avertir le public anglais des méthodes des syndicats et promoteurs anglais.

Brenan, attaché commercial, Shanghai, 24 août 1898

17/1336 N°39

Je prévois que le public anglais va être fortement sollicité par les syndicats et promoteurs de chemins de fer en Chine. Probablement aucun de ces syndicats, même ceux au-dessus de tout soupçon comme Jardine-Matheson, n'entend exploiter ses concessions avec ses propres capitaux. Ils tirent leur profit du financement : ils donneront l'emprunt aux Chinois à 80 et vendront à Londres les titres à 90 et, que le chemin de fer rapporte ou non, ne les soucie pas. Ils auront des contrats et des concessions sans valeur et les écoulent au public anglais confiant. Je sais que la Chine est considérée comme une mine d'or pour les promoteurs à Londres et il me semble qu'il faudrait lancer un avertissement. C'est un petit service que je peux rendre en tant qu'attaché commercial.

Comment les Anglais ont fait sortir Kang Youwei ⁴¹ de Chine

Cockburn, consul à Shanghai, 26 septembre 1898

17/1336 N°59

Le 24 septembre, grâce à Mr Bland⁴², j'ai fait passer Kang Youwei du steamer *Chongqing* sur le *Ballaarat* qui partait pour Wusong⁴³. Le navire de Sa Majesté *Esk* assurant la surveillance, on crut à Shanghai que Kang s'était réfugié sur cette canonnière anglaise. Le *Ballaarat* resta 2 jours à Wusong et Bland eut de nombreux entretiens avec Kang Youwei qui est parti ce matin pour Hongkong.

⁴¹ Principal leader du mouvement réformateur de 1898 dit « des cent jours » (juin-septembre 1898)

⁴² Bland : Homme d'affaires anglais, sinologue, auteur de plusieurs livres sur la fin de l'Empire

⁴³ Wusong : à l'embouchure du Huangpu (la rivière de Shanghai) où mouillaient les gros navires

Le partage de la Chine s'accomplit...

Pichon, ministre de France, Pékin, 3 juin 1899

(Documents diplomatiques, tome 15, pages 333-334)

Il n'y a guère à se dissimuler que le partage de la Chine s'accomplit. Non le partage violent comme le fut celui de la Pologne, au prix de luttes sanglantes contre la résistance d'un peuple combattant désespérément pour sa liberté, mais le partage méthodique, scientifique, sans batailles de la part de ceux qui le subissent et qui semblent voués par une dégradation séculaire à l'impossibilité de l'empêcher. Les étrangers ne s'installent pas en maîtres dans les contrées qu'ils s'attribuent, ne substituent pas leur domination à celle de la dynastie mandchoue. Ils risqueraient en procédant de la sorte de provoquer chez une nation qui compte plusieurs centaines de millions d'hommes, des soulèvements qu'il serait difficile d'apaiser et dangereux d'affronter. La prise de possession s'opère d'une façon plus pratique : le pays est divisé en régions où les puissances s'octroient, par des ententes entre elles ou avec le gouvernement de Pékin, des droits spéciaux, des privilèges, une faculté d'intervention exclusive qui en font des colonies d'une espèce nouvelle sur lesquelles, à l'heure propice, les intéressés pourraient mettre la main.

(...) L'Angleterre, maîtresse dans le bassin du Yangtse, la Russie dans la plupart des provinces septentrionales, l'Allemagne au Shandong, le Japon au Fujian, l'Italie peut-être au Zhejiang, l'Amérique ayant des velléités d'occupations dans le nord et s'efforçant de s'emparer de la grande voie ferrée de Canton à Hankou, des puissances secondaires comme la Belgique et le Danemark ayant des intérêts commerciaux et industriels considérables sur divers points⁴⁴, - quelles peuvent être nos prétentions et quel est le moyen de les faire admettre ?

Les préoccupations qui doivent nous guider sont, à ce qu'il semble, de deux sortes : les unes d'ordre économique et politique et les autres d'ordre moral et traditionnel.

A l'égard de ces dernières qui tiennent à notre rôle ancien, à notre histoire diplomatique et militaire, à la protection des missionnaires, je crois inutile d'insister sur le regret que nous ne possédions pas un point d'appui proche de Pékin.

(...) Au point de vue économique et politique, nous avons pris des précautions et conquis des privilèges dont il reste à nous assurer les bénéfices. Nous avons dans l'intérêt de l'Indochine signé des conventions qui nous donnent le droit d'exploiter des mines, de construire des chemins de fer, de créer une station navale au Guangdong, de participer à l'organisation du service des postes. Nous avons d'autre part négocié et fait ratifier le contrat d'exploitation de la ligne Pékin-Hankou confiée à une société belge dont les capitaux sont principalement d'origine française. Nous avons encouragé et soutenu les syndicats trop peu nombreux qui se montraient disposés à entreprendre des affaires utiles.

Mais aujourd'hui nous avons à craindre une concurrence anglaise de plus en plus accentuée dans le sud où nous nous sommes confinés. Si nous laissons se développer cet état d'esprit, s'affirmer ces convoitises, se poursuivre les desseins des colons anglais de Shanghai et de Hongkong si puissants dans la métropole, nous sommes menacés de rencontrer des difficultés croissantes, et un jour ou l'autre inextricables pour sauvegarder notre situation. J'estime dès lors qu'il serait prudent de ne pas attendre pour ouvrir des pourparlers avec le gouvernement de Londres en vue de fixer par une entente avec lui notre sphère d'action.

Bien que nous ayons reçu du Zongli Yamen une déclaration d'inaliénabilité du Guangdong, du Guangxi et du Yunnan, il est peu probable que le cabinet de la Reine consente à laisser incorporer intégralement dans notre sphère d'influence ces trois provinces où il a des intérêts très importants et des prétentions marquées.

⁴⁴ La Belgique pour les chemins de fer et le Danemark pour les télégraphes.

Ne pourrions-nous dans ces conditions réclamer pour notre part d'influence : le Guangdong à l'ouest du Beijiang et au sud du Xijiang (ce qui laisserait aux Anglais la moitié de la province avec la région voisine de Hongkong), le Guangxi, des droits égaux à ceux de l'Angleterre au Yunnan, avec la reconnaissance du privilège d'exploitation des mines. Nous ajouterions une part égale de droits au Sichuan et au Guizhou, les mines de cette province ayant été concédées à un syndicat français qui s'est transformé en société anglo-française.

Nous disposerions ainsi d'une région considérable pour l'emploi de notre activité, le placement de nos capitaux, la pénétration commerciale et industrielle par l'Indochine et nous serions libres d'y proportionner nos efforts à nos ressources et à l'importance des résultats.

Jugement sur la Chine à la veille des Boxers : la Chine ouverte à toutes les convoitises

*de Bezaure, consul général, Shanghai, 9 juillet 1899,
(dossier général, volume 2, folio 29)*

La Chine est aujourd'hui ouverte à toutes les compétitions et à toutes les convoitises. Les uns prévoient son partage, sa fin ; d'autres ne veulent que sa régénération mais tous fondent sur elle et lui imposent des syndicats industriels et financiers pour la construction de ses chemins de fer et l'exploitation de ses mines. Déjà la carte du « grand empire » est sillonnée de projets de voies ferrées.

1899-1900 : Yihetuan, la révolte des Boxers

C'est du peuple chinois que vint la résistance à l'oppression étrangère qui ne cessait de s'aggraver. Partie du Shandong, zone d'influence allemande, une violente insurrection populaire contre la pénétration étrangère s'étend à toute la Chine du nord, occupe Pékin d'où l'impératrice s'est enfuie et assiège les légations étrangères. La révolte est écrasée par l'intervention des 8 puissances qui signent avec Li Hongzhang le protocole de 1901 qui imposait à la Chine une énorme indemnité de guerre, mettant pour longtemps la Chine à la merci de la finance internationale. Mais l'indépendance et l'intégrité territoriale de la Chine ne sont plus menacées.

Il faut traiter avec l'Impératrice.

*Gérard, ministre de France à Bruxelles, 12 juin 1900,-
(Volume VI, folio 104)*

J'estime autant que je puis me faire une opinion d'après les télégrammes publiés que si au début l'Impératrice mal conseillée par les parents et tuteurs de l'héritier désigné a pu être tentée de ménager le parti des Boxers, elle comprend aujourd'hui le danger auquel elle s'exposerait si elle ne prenait sans plus de retard les mesures que réclame la situation. Je pense que Rong Lu devenu chef du Palais à Pékin et généralissime de l'armée impériale fait entendre à l'Impératrice les conseils de la prudence et lui montre le péril qu'elle courrait en

résistant aux puissances occidentales. Les circonstances sont telles à mon sens que c'est encore avec l'impératrice et avec Rong Lu que nous avons le plus de chances de nous entendre et de trouver la solution qui s'impose. L'Impératrice est la seule autorité qui subsiste à Pékin. Ni du côté de l'empereur qui représente le parti anglais et réformiste, ni du côté de l'héritier désigné qui est le Joas⁴⁵ du parti réactionnaire et vieux chinois, il n'y a rien à tenter. C'est avec l'Impératrice qu'il convient de traiter pour la répression de la révolte, le rétablissement de l'ordre et la détermination de mesures de garanties propres à préserver l'avenir.

Relations entre la France et la Belgique : L'influence (belge) sans la force (française) ne saurait exister dans ce pays

Beau, ministre de France, Pékin, 26 octobre 1901 – (Volume IX, folio 206)

La Belgique peut bien tirer argument de sa situation dans le Pékin-Hankou pour obtenir du gouvernement chinois de nouvelles concessions pour ses ingénieurs et ses financiers. Je trouve que nous n'avons qu'à y gagner lorsqu'elle nous offre de nous y associer. Il me semble en tout cas bien exagéré de parler d'influence quand il s'agit d'un gouvernement comme celui de la Belgique n'ayant à son service ni la force des armes, ni celle d'une langue propre. On l'a bien vu lors des événements de l'année dernière.

Est-ce vers la Belgique que s'est tournée la compagnie pour obtenir aide et protection ? Du fait de l'intervention de nos troupes, la ligne n'a plus été ni chinoise ni belge, elle est apparue aux yeux de tous comme une entreprise française. L'influence sans la force ne saurait exister dans ce pays.

La politique du roi Léopold en Chine

*Direction commerciale du Quai d'Orsay, 28 avril 1902
(Pékin-Hankou, volume 10, folio 41 à 51)*

Les opérations militaires terminées, le gouvernement de la République a eu encore à s'occuper de la ligne Pékin-Hankou. Son intervention ne se produisit plus cette fois au profit de la Société d'Etudes mais pour défendre la situation des Français dans l'entreprise et pour la défendre non plus contre nos rivaux ou nos concurrents mais contre nos associés, les Belges, ou pour mieux préciser contre le roi des Belges lui-même. On ne s'expliquerait pas nos démêlés avec l'élément belge de la Société d'Etudes si on ne connaissait pas les vues du roi Léopold en ce qui concerne la Chine. Les avances faites par Sheng Xuanhuai à son consul général à Shanghai en novembre 1896, en vue d'obtenir le concours de la Belgique pour la construction du Pékin-Hankou ont été pour le roi comme une révélation du rôle que son pays et lui-même pouvaient jouer en Chine. Il s'est plu à croire que, douée d'une grande puissance industrielle mais incapable de porter ombrage, la Belgique serait acceptée par les Chinois comme initiatrice de la civilisation occidentale, que ces régions si riches et si propices aux entreprises de toute nature qui sont jalousement fermées aux Européens, seraient ouvertes aux Belges et qu'il pourrait ainsi sous une forme nouvelle rééditer sur les rives du Yangtse l'œuvre qu'il a déjà pour mandat d'accomplir sur celles du Congo.

La diplomatie belge lui ayant paru timide, le roi Léopold tenta tout d'abord de se créer en Chine une diplomatie personnelle. Il pensa pouvoir en avoir une en Chine en sa qualité de

⁴⁵ Comme le Joas de la Bible, l'héritier désigné Pou Cun était alors un enfant, fils du prince Duan, leader du clan mandchou le plus réactionnaire. Il fut destitué après 1901 et remplacé plus tard par Pu Yi.

souverain de l'Etat indépendant du Congo. Il aurait un ministre congolais à Pékin et des consuls dans les provinces, soit des prospecteurs, soit des courtiers d'affaires selon les régions. Pour réaliser ce plan, il envoya à Pékin le comte d'Ursel qui avait été ministre de Belgique à Bucarest et qui pour lors était en disponibilité. Le comte d'Ursel arriva à Pékin au début de juin 1898. Il fut reçu par Li Hongzhang mais ne put jamais être admis à présenter ses lettres de créance à l'Empereur. Li ne crut pas devoir causer sérieusement avec le représentant du Congo ; il répondait par des plaisanteries à ses essais de conversation. Finalement d'Ursel eut l'idée de promettre 20 000 francs au secrétaire de Li s'il amenait celui-ci à signer le projet de traité qu'il avait apporté. Le traité fut signé à ce prix le 10 juillet 1898, Li déclarant par moquerie qu'il ne le faisait que pour éviter la disgrâce à d'Ursel. Cet étrange traité n'eut pas de suite. Au surplus il avait paru à Bruxelles qu'il n'était pas admissible que le souverain entretînt un personnel diplomatique à côté de celui de son gouvernement ; on le fit comprendre au roi Léopold.

(...) Après l'échec de la mission d'Ursel, le roi modifia non point ses vues mais ses procédés pour arriver à ses fins. Il imagina de syndiquer sous la direction de la Banque d'Outremer qui est de sa création, les forces financières du monde entier pour créer en Chine sous pavillon belge toutes les entreprises qu'il est possible de tenter. Ce projet fut réalisé le 20 avril 1900 par la création de la « Compagnie Internationale d'Orient », dirigée par M. Francqui, ce consul belge qui s'était distingué dans la fondation du Pékin-Hankou.

L'insurrection des Boxers survenant un mois après la création de la Compagnie n'a pas permis à cette institution de produire les résultats dont elle pût être capable. Mais le roi Léopold loin de se décourager trouva au contraire dans ces événements une occasion nouvelle d'assumer le rôle qu'il avait assigné à la Belgique. Il fit lancer le 21 juillet 1900 par les bourgmestres de Bruxelles, Anvers, Liège et Gand un appel à la nation invitant les jeunes gens à s'enrôler dans une légion belge qui irait se joindre en Chine aux troupes internationales. Dans la pensée du roi, lorsque l'insurrection serait réprimée, les grandes puissances entre lesquelles les rivalités entretiennent une méfiance qui paralyse leur action, retireraient leurs soldats et laisseraient à la légion belge le soin de représenter en Chine la force militaire de la civilisation. La proclamation des bourgmestres obtint un grand succès ; dès le 31 juillet, on institua un comité pour la réunion des fonds et l'organisation de 1 400 hommes. Le roi décida son gouvernement à prendre l'idée à son compte et à la communiquer aux huit puissances qui étaient intervenues en Chine. (...) Mais le gouvernement allemand notifia au gouvernement belge qu'il serait préférable d'attendre que l'opportunité du projet fût démontrée. En présence de ce rappel à ses devoirs de neutralité, la légion dut être dissoute le 25 août 1900. Le roi en revint alors au Pékin-Hankou qui est pour lui comme pour nous la seule base solide d'opération.

Ses vastes projets, ses vues d'avenir, les perspectives lointaines que son imagination ouvre devant lui amènent en effet le roi à faire ressortir en toutes circonstances la nationalité belge de la Société d'Etudes et à donner un caractère exclusivement belge à l'entreprise Pékin-Hankou alors que le gouvernement de la République, qui n'a poussé les établissements financiers de Paris et l'épargne française dans cette entreprise que pour en faire le point de départ d'autres opérations industrielles en Chine, cherche à mettre en lumière la part qu'y a la France et le rôle considérable qu'y jouent ses capitaux et son personnel. Telle est l'origine unique des conflits répétés et souvent fort vifs entre l'élément français et l'élément belge de la Société d'Etudes et sous leur couvert entre les gouvernements de la République et le roi Léopold.

Yuan Shikai renforce son armée pour reprendre la protection du chemin de fer de Mandchourie.

*Townley, chargé d'Affaires, Pékin, 21 mars 1903
228/1468 N°110*

Le colonel Munthe, Suédois au service des Douanes Impériales, qui travaille avec Yuan Shikai⁴⁶ depuis plusieurs années et est probablement l'étranger auquel Yuan parle et se confie le plus, est venu me voir. Il m'assure que Yuan renforce son armée⁴⁷ uniquement parce qu'il a promis à l'Impératrice de récupérer la Mandchourie avant peu. En un an ou deux, il espère avoir 70 000 hommes bien armés et bien encadrés par de jeunes officiers. Il espère donc que le gouvernement pourra dire à la Russie qu'il n'est plus nécessaire de maintenir les gardes russes en Mandchourie car la Chine pourra protéger elle-même le chemin de fer.

Profiter du désarroi du gouvernement chinois pour régler les problèmes du chemin de fer du Yunnan.

*Beau, résident général en Indochine, 26 mai 1903
(dossier général, volume 2, folio 80)*

Notre principale préoccupation après la protection de nos nationaux devrait être de mettre à profit les événements et le désarroi du gouvernement chinois pour régler au mieux de nos intérêts les questions relatives au chemin de fer du Yunnan. Il faudrait obtenir immédiatement l'approbation du gouvernement chinois au règlement qui est toujours en suspens. Le règlement devrait en outre nous reconnaître toute latitude pour le choix du tracé. Enfin, il serait extrêmement désirable que nous puissions obtenir la concession du prolongement de la ligne du Yunnan jusqu'au Sichuan. L'impossibilité où se trouve le gouvernement chinois d'envoyer des troupes dans cette province est l'argument que nous pouvons invoquer pour enlever une concession qu'il nous a refusée jusqu'ici.

Chemin de fer du Sichuan : approches françaises et belges

*Townley, chargé d'Affaires, Pékin, 2 juillet 1903
228/1470 N°255*

Une preuve supplémentaire de la valeur attachée aux concessions est donnée par l'attitude des Français et des Belges. Le ministre de France m'a approché pour me demander quelle chance il pourrait y avoir pour une combinaison franco-anglaise dans la construction des chemins de fer et montrant clairement son jeu, il évoqua l'article IV de l'accord anglo-français du 15 janvier 1896 et dit qu'en conséquence la France devait participer à toute entreprise ferroviaire au Sichuan.

⁴⁶ Yuan Shikai (1859-1916) : gouverneur du Shandong puis vice-roi du Zhili de 1901 à 1909. Il créa une armée à l'européenne, très attachée à lui qui lui permit lors de la révolution de 1911 de vaincre le mouvement républicain et d'imposer l'abdication de l'empereur pour devenir président de la république en 1912, en fait dictateur. Il tenta même de rétablir l'empire à son profit mais il échoua et mourut peu après.

⁴⁷ « son armée » : Il n'y avait pas sous l'Empire d'armée nationale. En dehors des « huit bannières mandchoues » chaque province avait son armée dépendant du vice-roi ou gouverneur, assisté d'un commandant militaire. Elles étaient de valeur très inégale. Seul Yuan Shikai créa dans sa province une armée à l'européenne qui lui assura la prise du pouvoir en 1912.

Le lendemain du jour où fut faite cette demande à peine voilée, le ministre de Belgique, prenant le taureau par les cornes, vint me voir et me suggéra froidement une combinaison anglo-belge pour la construction de chemins de fer en Chine, avouant que lui et les siens étaient fatigués des Français et de leur avidité dans l'administration du Pékin-Hankou.

Je ne pense pas que les Français se montreraient un allié facile dans le chemin de fer du Sichuan et ils peuvent difficilement demander une part d'après l'accord de 96 puisque nous n'avons pas de part à la ligne du Yunnan et que nous ne nous y opposons pas.

Qui pénétrera au Sichuan ? Les Anglais ou les Français ?

*Colonel Manifold, Rapport d'exploration à India Office, 10 décembre 1903
17/1763*

(...) Un relevé fut fait sur le terrain par des Anglais en 1897-1900 de la Birmanie à Kunming et de là à Yibin⁴⁸. Il montra qu'un chemin de fer était possible à un prix pas entièrement prohibitif mais les perspectives commerciales de la ligne furent insuffisantes pour décider une compagnie à entreprendre l'affaire.

Par contre le terrain est plus favorable en venant du sud et les Français essaient en poussant jusqu'au Sichuan leur chemin de fer Tonkin-Kunming de détourner de Shanghai vers Haiphong le trafic du Sichuan. A Yibin les Français ont acheté 9 miles du rivage en anticipation du chemin de fer. Il est probable que dès l'arrivée de leur chemin de fer à Kunming, ils commenceront simultanément à Yibin la construction vers Chengdu et vers Kunming.⁴⁹(...)

La présente expédition a pour but une exploration des régions à l'est du Bassin Rouge en vue de chercher un itinéraire pratique pour un chemin de fer venant de Xinyang sur le Pékin-Hankou. Il traverserait ensuite la province du Sichuan et pourrait être relié plus tard à la Birmanie.

Mais si on commence par l'Est, il faudra 15 ans pour réaliser ce projet et pendant ce temps, les Français auront achevé leur chemin de fer du Tonkin et commencé, sinon fini, leur chemin de fer vers Yibin. Il faut donc commencer par le Sichuan même et je propose un chemin de fer Chongqing-Chengdu pas difficile à construire et extrêmement rentable. Tout le matériel peut être amené par le Yangtse : steamers jusqu'à Yichang, jonques de 40 tonnes jusqu'à Wanxian et steamers jusqu'à Chongqing.

⁴⁸ Dans le Sichuan, sur le Yangtse supérieur.

⁴⁹ Vers Chengdu = vers le nord - vers Kunming = vers le sud de Yibin

Guerre entre la Russie et le Japon sur le territoire chinois. (Février 1904-Septembre 1905)

Se disputant la domination économique de la Mandchourie, la Russie et le Japon se firent la guerre dans cette partie de la Chine et le gouvernement impérial se contenta de se déclarer neutre. Le sentiment national Chinois en fut choqué et les diplomates constatèrent l'apparition d'une opinion publique chinoise de plus en plus violemment opposée à toute concession aux étrangers et aussi au régime impérial qui s'en accommodait.

S'entendre préalablement avec des hommes d'affaires chinois

Dubail, ministre de France, Pékin, 17 mars 1904

(dossier général, volume 2, folio 122)

Je persiste à penser que, dans la pratique, il est préférable pour nos nationaux de s'entendre préalablement avec des hommes d'affaires chinois. Les négociations préliminaires exigent des démarches et des compromissions qui sont quasi impossibles à des Européens et faute desquelles les demandes sont vouées à l'insuccès.

Nous constatons journellement, même au Yunnan, malgré les conditions particulièrement favorables la difficulté de l'entente directe. Les négociations sont toujours plus faciles conduites entre Chinois qui se servent d'arguments auxquels nos fonctionnaires ne peuvent et nos nationaux ne savent se plier. Elles n'exigent pas l'intervention continue des autorités diplomatiques. Enfin, elles suscitent moins de suspicion et par là, moins d'entraves de la part des autorités locales.

Les problèmes soulevés par le Hankou-Sichuan

Satow, ministre d'Angleterre, Pékin, 2 mars 1904

228/1513 N°72

J'ai eu un entretien avec Wu Tingfang, second vice-président du Waiwubu⁵⁰ au sujet du mémoire du vice-roi du Sichuan proposant la création d'une compagnie chinoise pour le chemin de fer Hankou-Sichuan. Je lui demandai s'il y avait quelque chance que cette compagnie obtienne les fonds nécessaires. Il dit aussitôt très franchement qu'il n'y en avait aucune car aucun Chinois ne prendrait des actions dans une entreprise administrée par des fonctionnaires. Il connaît bien la question car il fut le premier directeur des chemins de fer du Nord qui commencèrent comme petite entreprise de transport de charbon. Il avait amené quelques uns de ses amis à souscrire 200 000 taels et ils n'ont jamais touché un dividende. Lui-même prit quelques actions puis les vendit à perte.

On ne peut douter que le gouvernement chinois ne se soit alarmé de la construction ferroviaire par les gouvernements étrangers ou les compagnies qu'ils recommandent. Il n'a pas manqué de voir que dans tous les cas le contrôle lui a échappé. Il comprend maintenant fort bien ce que signifie « une politique de pénétration pacifique » et il fait tous ses efforts pour l'empêcher de se développer. Il pense certainement que donner une concession à une compagnie anglaise pour construire un chemin de fer dans le Sichuan, serait faciliter l'absorption du bassin du Yangtse par la Grande Bretagne, ce qui d'après la presse chinoise est regardé comme le but essentiel de la politique anglaise en Chine.

⁵⁰ Ministère chinois des Affaires Etrangères depuis la suppression du Zongli Yamen en 1901.

Les Chinois veulent construire eux-mêmes le chemin de fer du Sichuan.

Hosie, consul général de Chengdu, 28 décembre 1904

17/1763 N°43

Il y a actuellement un puissant sentiment contre l'aide étrangère pour la construction des chemins de fer. Je n'ai pas de preuves mais je pense que les Japonais encouragent, sinon inspirent, cette campagne. Pour le chemin de fer du Sichuan, on en est à établir les règlements. Une proclamation du vice-roi dit qu'un fonctionnaire qui a longtemps résidé à l'étranger a été envoyé pour faire le relevé. C'est Zhong Jincheng arrivé il y a un mois comme interprète d'anglais du vice-roi. C'est l'un des étudiants envoyés aux Etats-Unis il y a quelques années qui furent soudain rappelés. Il m'a dit qu'il ne possède pas les instruments de relevé, ne sait pas s'en servir et il recommande d'employer des experts pour un relevé détaillé.

Le vice-roi semble convaincu par cette proclamation que les Chinois sont capables de construire la ligne tout seuls, mais son secrétaire m'a dit confidentiellement qu'il ne le croit pas et qu'il sait bien que l'aide étrangère est indispensable. Mais il veut commencer à réaliser le projet qu'il a lui-même proposé au gouvernement central. Remarquez que le capital demandé est maintenant de 50 à 60 millions de taels au lieu de 40 à la première estimation et qu'on prévoit une augmentation de la taxe foncière. Je ne crois pas que les propriétaires accepteront volontiers une augmentation même en échange d'actions de chemins de fer.

Le consul anglais met en garde le vice-roi au sujet du financement de la ligne du Sichuan

Hosie, consul général à Chengdu, 13 février 1905

17/1763 N°103

J'envoie la traduction des règlements publiés dans la Gazette Officielle de Chengdu pour lever les fonds dans la province. Compliqués, ils offrent les habituelles occasions d'abus et ne pousseront guère les gens à investir.

J'ai eu hier une entrevue avec le vice-roi. Il est très aimable, nous avons d'excellentes relations mais il ne m'impressionne ni par sa fermeté ni par ses capacités. Il semble fort influencé contre les étrangers par son entourage.

J'ai parlé des actions qui ne sont guère qu'un emprunt forcé à bas intérêt. Son Excellence expliqua que l'idée venait du Hunan pour éviter d'emprunter à l'étranger et que les notables du Sichuan étaient prêts à essayer. J'ai recommandé la prudence et dit que je craignais des troubles locaux.

Un conseiller de Yuan Shikai : construire la ligne du Sichuan avec des fonds chinois serait absurde.

Satow, ministre d'Angleterre, 20 avril 1905

17/1763 N°151

Le major Menzies qui est au service de Yuan Shikai me dit que Liang, son conseiller en affaires de chemins de fer, lui a dit que construire le chemin de fer du Sichuan avec des fonds

chinois était absurde et il encouragea Menzies à téléphoner à la China Central Railways que s'ils attendaient seulement un an, ils pourraient obtenir le contrat de construction. Il recommanda de lancer un emprunt de 10 millions de livres pour construire le chemin de fer et fournir les pots de vin nécessaires. (Vous voyez que M.Liang était très franc).

D'autre part, le vice-roi de Chengdu a engagé deux Chinois pour faire le relevé, mais ils sont totalement ignorants. Il a demandé à Yuan Shikai de lui prêter un Chinois très compétent nommé Zhan Tianyou⁵¹ qui a été formé en Amérique et travaille sous Kinder mais Yuan a répondu qu'il ne pouvait s'en séparer.

Les bons résultats des chemins de fer impériaux du Nord de la Chine

Satow, ministre d'Angleterre, Pékin, 17 mai 1905

17/1757 N°170

J'envoie les comptes des chemins de fer impériaux du nord de la Chine. Les résultats sont extrêmement bons et montrent ce que peut faire un chemin de fer dans une région peuplée et fertile quand il est bien géré. Il est certain que de tels résultats encourageront les Chinois à construire des chemins de fer par eux-mêmes, éventualité hautement désirable de notre point de vue car tendant :

- 1) au retrait des chemins de fer de la sphère de la politique internationale et
- 2) au renforcement de la Chine.

Résultats du Chemin de fer du Nord (en milliers de taëls)

	Du 1 – 10 - 1903 Au 31- 3 -1904	Du 1-4- au 30-9-1904	Du 1-10-1904 Au 31-3-1905
Recettes	2.757	3.187	6.131
Dépenses	1.873	1.915	2.069
Bénéfices	884	1.272	4.062

Une opinion publique est apparue en Chine, opposée aux projets européens de chemins de fer.

Kammerer, consul de France, Hankou , 10 septembre 1905

(Dossier général, Volume II, folio 136)

Les sentiments anti-étrangers s'accroissent de jour en jour et prennent des proportions fâcheuses. Et cette action, sous sa forme nouvelle, est bien différente de la sourde opposition faite autrefois par les autorités chinoises. L'opinion publique n'existait pas en Chine il y a

⁵¹ Zhan Tianyou : constructeur du Pékin-Kalgan (Zhangjiakou), premier chemin de fer entièrement chinois (1905-1909).

trois ans. Depuis que se sont multipliés les envois d'étudiants chinois au Japon et que le nombre des journaux chinois s'est accru considérablement, elle s'est constituée et elle existe définitivement. Loin de contrecarrer l'inaction des mandarins, l'opinion publique la complète. Invariablement opposée aux vues économiques des Européens, elle frappe de terreur les mandarins à tel point qu'un avis émis en matière de mines ou de chemins de fer par les notables d'une province suffit pour rendre inabordable le gouverneur de cette province.

A titre de curiosité, j'envoie à Votre Excellence quelques coupures de journaux chinois parus au mois d'août et concernant les concessions de chemins de fer. Sous une forme quelque peu naïve, ces avis ou suppliques ont une importance qu'on ne saurait exagérer car elles servent de base aux passivités des mandarins. Leur examen prouve que les Chinois ne veulent plus laisser construire des chemins de fer par les étrangers et, sauf par l'intervention de la force, il paraît désormais difficile de briser le cercle des défiances et des mauvais vouloirs qui s'épaissit chaque jour davantage. Il en résulte, avec non moins d'évidence, que ce n'est pas une concession déterminée qui est visée mais toutes les concessions de chemins de fer, quelles qu'elles soient.

Le vice-roi de Canton veut rompre l'accord concernant le Canton-Kowloon⁵²

*Satow, ministre d'Angleterre au prince Qing, Pékin, 11 septembre 1905,
228/2173 N°302*

Dois-je comprendre que Votre Altesse et le vice-roi de Canton pensent sérieusement que, pour complaire aux désirs de personnes locales désireuses de gagner de l'argent, il est permis au gouvernement chinois de répudier l'accord solennel de 1899 sans tenir compte des vues de l'autre signataire ? Je sais que des opinions de ce genre sont répandues dans la presse chinoise, mais si c'est l'opinion du gouvernement chinois, j'aimerais qu'on me le dise officiellement pour que j'en informe le gouvernement de Sa Majesté. Comme vous dites que le vice-roi est la personne qualifiée pour considérer cette affaire, je vous prie de lui donner instruction pour entrer en négociation avec le représentant de la corporation en vue de tenir les engagements du gouvernement chinois au sujet du Canton-Kowloon.

L'attitude du vice-roi reflète la vague de sentiments populaires

*Satow, ministre d'Angleterre, Pékin, 21 septembre 1905
228/2174 N°312*

L'attitude du Vice-roi correspond tout à fait à la vague de sentiments populaires qui donne le mot d'ordre d'enlever tous privilèges et concessions aux étrangers, surtout les concessions de mines et chemins de fer, et d'empêcher résolument d'en accorder de nouvelles.

D'autre part, les profits des chemins de fer du Nord récemment magnifiés par la presse chinoise servent de leçon objective pour montrer l'avantage de construire des chemins de fer par soi-même, même s'il faut emprunter des capitaux étrangers dans ce but.

⁵² Kowloon : en face de l'île de Honkong, à l'extrémité sud des « nouveaux territoires » loués à l'Angleterre pour 95 ans en 1898

Satow demande à Yuan Shikai son aide face aux sentiments anti-étrangers

Satow, ministre d'Angleterre, Pékin, 15 octobre 1905

228/1569 N°343.

Dans un entretien avec Natong⁵³, j'ai attiré son attention sur l'attitude insatisfaisante du gouvernement chinois envers les entreprises anglaises, notamment les chemins de fer et les mines. Il protesta de l'absence de toute hostilité gouvernementale contre les intérêts britanniques mais parla de l'agitation populaire dans plusieurs provinces, excitée par les étudiants pour l'annulation des concessions étrangères, pas seulement anglaises. Il dit qu'il n'était pas possible au gouvernement central de ne pas tenir compte des désirs des provinces. Les circonstances ont beaucoup changé depuis 1900. Auparavant l'emploi de la contrainte par la cour pour obtenir la levée de taxes désagréables n'avait pas les dangers qu'il rencontre actuellement. Depuis 1900, les provinces ont pris des habitudes d'indépendance dans les affaires locales. Le gouvernement chinois invitera les gouvernements provinciaux et les notables qui s'agitent, à examiner les faits et documents relatifs aux concessions qu'ils veulent annuler. (...)

En conclusion, je pense que le gouvernement chinois a peur de l'agitation anti-étrangère. Dès que Yuan Shikai sera de retour des manœuvres, je chercherai une occasion de le sonder à ce sujet. Son traitement du boycott américain⁵⁴ a été rapide et efficace et on peut essayer d'obtenir son aide pour amener le gouvernement central à adopter une attitude plus ferme envers le mouvement contre les concessions.

Finalelement un compromis fut signé le 7 mars 1907

Les Chinois reconnaissent la nécessité des chemins de fer mais veulent les construire avec des capitaux chinois

Dejean de la Batie, Consul de France, Shanghai, 28 décembre 1905

(Dossier général, volume 2, folio 149).

Les journaux chinois s'occupent avec le plus vif intérêt de la question des chemins de fer. Les documents publiés, les comptes rendus des assemblées de notables et les nombreux articles qui paraissent à ce sujet montrent que la partie intellectuelle et influente de la population se rend enfin compte de la nécessité des chemins de fer mais en même temps la crainte de toute intervention étrangère pousse les notables aux plus grands efforts pour trouver dans les provinces même les sommes nécessaires à la construction des lignes projetées. Des « sociétés générales pour la construction de chemins de fer » se sont formées aux Jiangxi, Anhui, Zhejiang dans le but d'empêcher l'emploi de capitaux étrangers à la province et de grouper les ressources locales. On a même été jusqu'à refuser des capitaux offerts par les habitants des provinces voisines.

Les capitaux placés dans les banques et les affaires chinoises rapportent rarement moins de 15% par an ; l'expérience a démontré qu'une société de construction ne peut donner plus de 5 à 6 %. Il faudrait aux actionnaires chinois un véritable patriotisme pour renoncer ainsi aux deux tiers de leurs revenus en faisant des placements de ce genre.

⁵³ Membre du Grand Secrétariat

⁵⁴ A la suite de sévères mesures contre l'immigration chinoise en Californie, les étudiants de Shanghai lancèrent le 22 mai 1905 une campagne de boycott des produits américains qui s'étendit rapidement aux commerçants et à la population dans les provinces côtières puis à l'intérieur.

L'ère des concessions est close :

*Claudé, consul de France à Tientsin, 20 juillet 1906
(Chine, chemins de fer, dossier général, folio 196)*

Les renseignements que j'ai recueillis dans les différentes villes de Chine où j'ai séjourné et ceux que je recueille maintenant à Tientsin m'ont amené à la même conclusion : c'est que l'ère des concessions en Chine est close, au moins pour quelque temps. Peut-être les Chinois s'apercevront-ils plus tard de l'inconvénient de ne compter que sur leurs seuls moyens. En attendant, il ne servirait à rien de s'aveugler : gouvernement, marchands, particuliers, tous sont d'accord sur ce point : plus de concessions aux étrangers. Les contrats du Pékin-Hankou et du Shanghai-Nankin n'auront plus de similaires.

A mon avis, il y a cependant beaucoup à faire en Chine encore aujourd'hui pour les entreprises européennes. Nos financiers et nos industriels doivent pour l'instant renoncer à toute idée d'une exploitation directe des lignes de chemins de fer et appliquer tous leurs efforts à l'obtention de simples contrats de construction. Evidemment les affaires de ce genre sont bien moins attirantes et séduisantes pour le public et pour les intermédiaires mais, de fait, elles sont encore très belles et très profitables ; de plus, elles sont seules possibles aujourd'hui.

Fin des concessions : mais possibilités de transactions bancaires en collaboration avec la France

*Bland, (British and Chinese Corporation) au Board of directors of China Central Railways,
3 octobre 1907
228/2134*

Messieurs, vous savez qu'à la suite des dernières négociations pour les emprunts ferroviaires du gouvernement chinois, d'importantes modifications ont été apportées aux conditions auxquelles la Chine empruntait auparavant. Elles sont le résultat naturel de l'opposition acharnée du gouvernement chinois à accepter les conditions accordées sous la pression avant 1900. Et elles reconnaissent le fait que l'opinion publique chinoise est fermement opposée à la construction de chemins de fer sous administration ou contrôle étranger. Le gouvernement chinois n'offre plus de droits de construction aux groupes étrangers ni de participation aux bénéfices. Ceux-ci ainsi que le contrôle administratif complet sont réservés au gouvernement chinois

Dans ces conditions qui tendent à réduire les futurs accords concernant les chemins de fer aux limites de transactions bancaires, il apparaît que les perspectives d'affaires lucratives pour la China Central Railways sont faibles. Pourtant en examinant la question à la lumière des résultats obtenus par la construction sous direction officielle indigène et considérant les obligations financières que le gouvernement chinois assume dans ces entreprises, il nous paraît que le succès des entreprises étrangères dans les chemins de fer en Chine réside dans les emprunts à conclure en liaison avec les contrats de construction en laissant aux Chinois le contrôle sur lequel ils insistent.

Nous pensons qu'avec l'appui amical et commun des légations d'Angleterre et de France, ce système pourrait être présenté au gouvernement chinois et qu'une combinaison anglo-française pour financer et construire les chemins de fer contrôlerait pratiquement la situation.

Il est déjà évident que le gouvernement japonais entend user de sa puissante influence sur les Chinois et faire effort dans les milieux financiers européens pour obtenir une position

importante dans la construction ferroviaire en Chine. Une politique précise d'action unie anglo-française est donc à notre avis nécessaire.

Les intérêts de la China Central Railways comme ceux de British and Chinese Corporation sont en définitive associés à ceux des banques françaises intéressées dans les chemins de fer chinois. Pour rendre cette combinaison efficace, il serait nécessaire de combiner les intérêts de construction liés aux deux groupes dans un système semblable à celui des intérêts financiers afin d'éliminer la concurrence et de partager les profits.

Nous pensons enfin que le syndicat devrait comprendre que dans certains cas, il vaudrait mieux que chacun des deux groupes, anglais et français, puisse négocier séparément dans une affaire où les Chinois s'inquièteraient de négociations communes, étant toujours entendu que dans ces cas les profits seraient partagés.

Le Shenbao : le gouvernement chinois préfère voir mourir le peuple que de déplaire aux étrangers...

*Consul de Wuhu, 11 octobre 1907
228/2521 N° 497*

J'envoie un article du Shenbao⁵⁵ de Shanghai : « *Les parents doivent protéger leurs enfants mais notre gouvernement, qui nous tient lieu de parents, non seulement ne nous protège pas mais encourage en fait les étrangers à nous opprimer. Il préfère voir mourir le peuple que de déplaire aux étrangers. Nous rappelons au peuple que l'Empire peut disparaître mais l'esprit national subsistera et nous l'exhortons pour le bien de sa postérité à être prêt à toute éventualité* ».

Un projet de voie ferrée privée au Shandong

*Guérin, consul de France, Zhifu (Yantai), 18 mars 1908.
(Lignes du Nord, volume 3, folio 38)*

Le 27 février un groupe de Chinois originaires du Shandong et du Guangdong s'est assemblé au Cercle des Cantonais pour étudier le projet depuis longtemps sur le tapis de relier ce port à Weixian par un chemin de fer. La réunion comprenait 20 personnes : banquiers, marchands de cocons, de pongée et de tresses de paille, filateurs, compradores etc. Elle fut moins agitée que celle de l'automne dernier sur le même sujet à la Chambre de Commerce à laquelle assistèrent une foule d'étudiants turbulents et sans ressources et qui ne donna aucun résultat pratique. On fit cette fois moins de bruit et plus de besogne. On jeta les bases d'une société par actions pour la construction du chemin de fer de Zhifu à Jining. Il fut décidé qu'on ne construirait d'abord que la section Zhifu-Huangxian (100 km) et qu'en cas de succès on prolongerait la ligne vers Laizhou et Weixian avec Jining comme objectif final.

Les 20 négociants s'engagent à verser 50 000 taels chacun ; ils prétendent trouver sans difficulté un autre million à Zhifu et environs, ce qui suffirait pour construire la première section. Ce capital sera divisé en 400 000 actions de 5 taels dont la moitié réservée à ceux qui ont lancé l'affaire. Si la somme est rapidement trouvée, on demandera au ministère du Commerce la permission de porter le capital à 10 millions de taels, dépense prévue pour la construction jusqu'à Weixian, soit 420 km.

⁵⁵ Shenbao : littéralement journal de Shanghai (Shen est un autre nom de Shanghai)

Dans le projet de statuts on insiste sur le fait qu'il s'agit d'une affaire purement commerciale dans laquelle les autorités locales n'auront rien à voir. On semble bien résolu à écarter toute ingérence mandarinale, on correspondra directement avec le ministère du Commerce. C'est uniquement par déférence qu'on donnera au daotai communication du texte des statuts. Les étrangers ne seront pas autorisés à acquérir des actions. Il n'a pas été question du choix de l'ingénieur, mais l'un des principaux intéressés ne m'a pas caché qu'on avait le plus vif désir que ce fût un compatriote. Trouvera-t-on parmi les indigènes quelqu'un à hauteur de la tâche ? Des hommes aussi compétents que Zhan Tianyou sont actuellement rares en Chine. Si l'on ne découvre aucun Chinois possédant les connaissances techniques nécessaires, il faudra bien se résoudre à prendre un Allemand.

Il n'a pas été question non plus de la maison étrangère à laquelle on s'adressera pour la fourniture des matériaux de construction et du matériel roulant. Mais le fait que c'est Tan Xiugou, le comprador de MM. Anz & Co qui a lancé la convocation du meeting indique assez clairement qu'il est déjà entendu que c'est ladite maison allemande qui aura cette fourniture.

L'Allemagne n'ira vraisemblablement pas à l'encontre de ses intérêts bien compris en combattant un projet qui passionne de plus en plus l'opinion publique. Quant au gouvernement chinois, il ne peut que voir d'un œil très favorable la construction d'une ligne qui traversera la voie allemande.

Tout le monde ici croit que l'exploitation du tronçon Zhifu-Huangxian dont la construction n'offre aucune difficulté sérieuse procurera des bénéfices. Le district de Huangxian est en effet l'un des plus riches du Shandong et il est peu éloigné de Laizhou et Shahe qui sont les principaux centres des tresses de paille. Presque toutes ces tresses sont dirigées aujourd'hui vers Qingdao via Weixian mais dès que les trains arriveront à Huangxian, elles reprendront l'ancienne route, les indigènes ne se servant qu'à contrecœur du chemin de fer allemand.

Ce sont les groupes financiers qui doivent défendre les intérêts nationaux.

Direction des affaires politiques et commerciales du quai d'Orsay, le 27 avril 1908.

(Chine, Chemins de fer, dossier général III, folio 30).

Il est évident que ce sont les groupes financiers qui doivent en définitive défendre les intérêts nationaux et faire respecter les principes de leur accord, les gouvernements restant dans la coulisse et ayant le moyen d'exercer une action définitive par l'admission à la cote.

(...) Nous avons lieu d'espérer et le droit d'exiger que les principes d'égalité d'avantages sur lesquels repose l'entente franco-anglaise seraient respectés. Malheureusement, il n'en a rien été et l'histoire des négociations de 1907 et 1908 pour le Hankou-Canton n'est que l'histoire des efforts du groupe anglais pour réduire au minimum la part de la France et la faire disparaître de l'affiche.

(...) Nous avons de sérieux sujets de plaintes contre les Belges mais nous avons le moyen de leur imposer notre volonté de reprendre dans la combinaison nouvelle la place que nous réclamons : il suffit de les menacer d'une contre-proposition anglo-française. D'ailleurs le fait que les Belges ont trop tiré de leur côté dans le Pékin-Hankou et réservé à leurs ingénieurs les premières places n'a qu'une importance secondaire. Même quand les Belges travaillent pour eux, ils travaillent pour nous. Leur langue est la nôtre. C'est l'influence française dans ce qu'elle a de plus intéressant qui profite de leurs affaires. Il vaudrait mieux à la rigueur traiter avec les Belges dans de moins bonnes conditions qu'avec les Anglais dans de meilleures.

Le Japon s'implante en Mandchourie

*Berteaux, consul de France à Mukden (Shenyang), 8 novembre 1908
(Lignes du Nord, volume 3, folio 141)*

Le secrétaire du vice-roi m'a dit que ce dernier à la requête des marchands de Mukden qui ne voulaient expédier leurs marchandises que par le chemin de fer chinois, a exprimé aux autorités japonaises son désir de transporter la gare chinoise à proximité des murs de la ville de Mukden. Mais pour ce faire, il fallait traverser la voie japonaise. Les Japonais avaient opposé d'abord un simple refus basé sur les dangers d'un croisement de voies. Le vice-roi avait répondu : « nous construirons un pont et tout danger sera écarté ». Les Japonais s'étaient vus alors obligés d'avouer que c'était uniquement la question de concurrence qui les gênait et, recourant une fois de plus à la force à défaut du droit, ils avaient opposé un veto absolu à toute modification de la situation actuelle. Les Chinois avec la ténacité qui caractérise la résistance des faibles devant une oppression injustifiable ont saisi chaque occasion pour renouveler leur réclamation et, faute de mieux, ils ont facilité autant que possible l'accès de leur gare aux marchandises.

Fonctionnement calamiteux du chemin de fer du Jiangsu-Zhejiang.

*Foord, ingénieur-contrôleur du chemin de fer provincial Jiangsu-Zhejiang.
9 février 1909 – 228/2525 N°27*

Les deux bureaux provinciaux sont formés de gens ignorant tout des chemins de fer et même de l'administration d'une grande affaire. Leurs meilleurs employés chinois les ont quittés à cause de leurs interférences constantes. L'ingénieur en charge du chemin de fer du Zhejiang est le gendre du Président ; il vient de rentrer des Etats-Unis mais n'a jamais travaillé sur un chemin de fer. L'ingénieur du Jiangsu est un homme qui a été renvoyé du Shanghai-Nankin et il m'a soigneusement évité. Les trains circulent à 15 miles/heure, arrêts compris. C'est le maximum vu la qualité de la voie mais on ferait ainsi Shanghai-Ningbo en 14 heures alors que Shanghai-Nankin plus court de 17 miles se fait en 8 heures. A mon avis, si le gouvernement chinois ne reprend pas le contrôle du chemin de fer et ne s'en occupe pas comme il le fait des autres lignes, il n'aura que le fardeau entier des intérêts de l'emprunt car il est impossible que ce chemin de fer dans son état et son administration actuels, couvre plus que ses dépenses d'exploitation.

Chemins de fer, langue anglaise ou française ?

*Boissonnas, chargé d'affaires, Pékin, 23 août 1909
Dossier général, volume III, folio 83*

Avant le rachat du Pékin-Hankou, l'administration chinoise n'exploitait que des lignes construites avec le concours de capitaux et d'un personnel anglais où la langue anglaise était la seule langue étrangère employée. Elle avait créé une école à Tongshan et une autre à

Shanghai où l'enseignement était donné en anglais. Le Ministère des Communications a décidé dernièrement de créer à Pékin même une nouvelle école pour former le personnel de l'exploitation. La question de la langue étrangère s'est aussitôt posée. Xu Shichang⁵⁶ a d'abord donné la préférence à l'anglais pour que la même langue soit employée dans toutes les écoles de chemin de fer. Malgré les efforts de nos ingénieurs, le français n'a pas été adopté. Mais M.Bouillard⁵⁷ fort habilement a réussi à modifier les intentions primitives du ministère. Il a soutenu que dans une école chinoise l'enseignement devait être donné en chinois. C'était flatter l'amour-propre national. Les cours seront donc faits en chinois. Mais puisque cette langue ne permet guère l'emploi de termes techniques, les cours seront traduits et imprimés en français et en anglais, ce qui nous assure l'égalité et permet aux élèves de nos écoles de trouver encore un débouché dans l'administration de nos chemins de fer. Nous n'en aurons pas moins beaucoup de peine à maintenir notre position en raison de la facilité plus grande avec laquelle les jeunes Chinois apprennent l'anglais.

Vers la chute de l'Empire

Le discrédit grandissant du régime impérial favorisa la montée d'un mouvement républicain dirigé par Sun Yatsen malgré l'échec d'une tentative d'insurrection à Canton le 27 avril 1911. Et à partir du mois de juin, le projet de nationaliser les voies ferrées régionales entraîna une violente agitation au Sichuan.

Aide du gouvernement de Hongkong au vice-roi de Canton dans la répression du mouvement révolutionnaire

Lugard, Consul Général à Canton, 27 mai 1911

228/2179

Vous connaissez le sérieux mouvement révolutionnaire qui s'est produit à Canton le 27 avril dernier. J'ai lieu de croire que les sentiments d'une partie importante de la population chinoise de Hongkong et du sud de la Chine sont largement du côté des réformateurs. Malgré cela, le gouvernement de Hongkong a pris des mesures énergiques pour aider le vice-roi de Canton dans la lutte contre les révolutionnaires. Le *daotai* de police est venu à Hongkong le 23 mai consulter le surintendant de police. De nombreuses fouilles ont permis la saisie de littérature révolutionnaire, de codes télégraphiques, cartes, chiffres, etc. Un journal de Hongkong ayant publié un article hostile au gouvernement chinois a été poursuivi et le rédacteur condamné à deux ans de prison.

Le Japon renforce son implantation en Mandchourie.

Berteaux, consul de France à Mukden (Shenyang), 5 septembre 1911.

(Lignes du Nord, volume 7, folio 43)

Après deux ans de pourparlers laborieux, une convention a été signée le 2 septembre pour le prolongement de la voie ferrée chinoise jusqu'aux murs de Mukden. Mais c'est une

⁵⁶ Xu Shichang, ministre des Postes et Communications depuis le renvoi de Tang Shaoyi par le Régent en janvier 1909.

⁵⁷ Bouillard (Georges) : ingénieur de la Compagnie Française du Nord, nommé directeur de l'exploitation du Pékin-Hankou en 1899, puis directeur général de 1909 à 1914.

fois de plus la subordination, en territoire chinois, de l'intérêt chinois à l'intérêt japonais ; c'est l'effacement de la ligne chinoise devant la ligne japonaise. C'est une maille de plus, et solidement nouée, dans le filet dont les Japonais enveloppent chaque jour davantage le grand corps inerte sur lequel ils se sont jetés.

Une canonnière anglaise pour aider la répression au Sichuan ?

Jordan, ministre d'Angleterre, Pékin, 15 septembre 1911

228/2282 Tél.209

Un édit d'aujourd'hui ordonne à Cen Quanxuan, ex-vice-roi de Canton actuellement en retraite à Shanghai, d'aller au Sichuan écraser la révolte. Le duc Zai Ze m'a suggéré de permettre à Cen de voyager sur une canonnière anglaise pour gagner du temps. Mais j'ai refusé car cela transformerait le mouvement en anti-étranger.

Suite...

Jordan, ministre d'Angleterre, Pékin, 17 septembre 1911

Tél. 210

Les Chinois ont approché aujourd'hui les ministres de France, d'Allemagne et d'Angleterre pour demander des canonnières afin de transporter Cen et sa suite de Yichang à Chongqing. Comme cela transformerait le mouvement en anti-étranger, nous avons refusé. Ils ont alors demandé par l'intermédiaire de la légation américaine si l'un de nous pouvait persuader son gouvernement de vendre ou de louer une canonnière adaptée au Yangtse supérieur qu'ils utiliseraient sous pavillon chinois. J'ai consenti d'accord avec mes collègues à soumettre l'affaire au gouvernement de Sa Majesté. Français et Allemands feront de même si nous refusons. Nous reconnaissons le caractère très insolite de cette demande mais nous pensons que nous ne pouvons pas refuser de le faire dans les circonstances actuelles.

Suite

Jordan, 18 septembre 1911

228/2282 N°364

J'ai transmis la demande d'acheter ou de louer une canonnière car il faut reconnaître que la seule alternative pour le gouvernement chinois est une politique nationale des chemins de fer ou l'effondrement final. Sa tâche n'est pas facile. Beaucoup de vice-rois et gouverneurs et la grande masse de la population sympathisent avec les provinces qui ont été surchargées d'impôts ces dernières années. A Canton et autres endroits, il y a un fort sentiment anti-dynastique qui utilise l'agitation des chemins de fer et le mécontentement général pour ses propres buts ultérieurs.

Suite

Jordan, 21 septembre 1911

228/2282 Télégramme. 213

Vu l'amélioration de la situation au Sichuan, le gouvernement chinois m'a informé qu'il retirait sa demande d'une canonnière en nous remerciant.

*Et pourtant le mois suivant avec la mutinerie de WUCHANG
(10 octobre)
commença la Révolution qui aboutit en janvier 1912 à la chute de
l'Empire.*

Joseph Marchisio

L’histoire du Pékin – Hankou
vue à travers
Les dépêches des diplomates français
1863-1911

Joseph Marchisio
66/1703 rue de l’Egalité
92 130 Issy les Moulineaux
Tel :01 77 46 42 48
E-mail : marjose@numericable.fr

Rappel de l'avant-propos

Mes recherches sur l'histoire des chemins de fer chinois de 1860 à 1914 m'ont amené à consulter des milliers de pages d'archives du Quai d'Orsay et du Foreign Office où sont conservés tous les rapports adressés par les ministres de France et d'Angleterre à Pékin ou par les Consuls en Chine. Au fil de ces lectures, certains textes m'ont particulièrement intéressé bien que sans lien direct avec mon travail. Ils reflétaient une situation, un problème, un état d'esprit ; je les ai transcrits sans intention particulière. Les années passant, il me semble que ces documents peuvent être intéressants pour d'autres que pour moi : notamment pour de jeunes historiens n'ayant pas un accès direct aux Archives françaises et anglaise, mais aussi pour tous ceux qui, s'ils veulent réellement comprendre la Chine d'aujourd'hui, ont l'impératif besoin d'un minimum de connaissances sur la Chine d'hier. Après les avoir relus, j'ai décidé de retenir un certain nombre de textes qui me semblent significatifs, marquant l'évolution de la pensée de diplomates en poste en Chine, les rivalités des puissances se disputant ou se partageant le marché chinois, anticipant même un temps le partage de la Chine, prenant conscience de la montée du sentiment national.

Ces documents illustrent parfaitement la politique des gouvernements anglais, français, allemand, russe, belge de l'époque, imbus de leur supériorité économique et militaire. Avec bientôt l'intrusion du Japon. Tantôt ils collaborent pour plus d'efficacité, tantôt ils s'opposent parfois âprement. Après les deux guerres de l'opium, ils règlent par l'emploi de la force et notamment des canonnières les conflits locaux nés notamment de l'activité de certains missionnaires. Puis, conseillant vivement au gouvernement chinois une série de réformes – le mot réforme revenant comme un leitmotiv dans beaucoup de dépêches – ils tentent d'imposer la pénétration économique de la Chine dans laquelle ils voient un vaste débouché pour leurs industries en même temps qu'un immense réservoir de matières premières (charbon, minerais.) A partir de 1895, ils évoquent crûment un partage de la Chine similaire à ce qui a été fait en Afrique. La lecture des textes de cette époque est sans ambiguïté ainsi Paul Claudel écrit-il « *La Chine n'est pas comme la Turquie un homme malade. C'est un cadavre prêt à être dépecé et qui s'offre de lui-même au couteau* ».

Mais ce que les puissances avaient toujours sous-estimé c'était la résistance de tout un peuple révolté, résistance qui se traduit par le raz de marée des Boxers. Après quoi, la politique des puissances fut obligée de changer de visage : la pénétration se fit plus insidieuse.

Ces documents sont répartis en deux séries, l'une plus générale, comprend les documents français et anglais (ces derniers sur fond grisé) l'autre (ci-après) qui montre de manière très concrète la mise en œuvre de la politique par les diplomates concerne la principale entreprise française en Chine : le chemin de fer Pékin – Hankou⁵⁸.

J. Marchisio

⁵⁸ Ces deux séries de documents peuvent être lues séparément, quelques textes particulièrement importants se retrouvent dans chacune d'elles.

SOMMAIRE

Année	Résumé de la dépêche	page
1889	LEMAIRE (12 novembre 1889) La décision de construire le Pékin – Hankou sera-t-elle suivie d'exécution.	6
	LEMAIRE (29 novembre 1889) Le désarroi à la cour.	6
1890	LEMAIRE (6 mai 1890) Offres de services, conformément au traité de 1885.	7
1892	DAUTREMER (22 février 1892) Le projet serait-il abandonné ?	7
1895	GERARD (20 août 1895) « Une sorte d'opinion » se prononce en faveur des chemins de fer.	8
	GERARD (26 novembre 1895) La Chine veut rester maîtresse chez elle. A terme, elle pourrait devenir une puissance.	8
1896	HANOTAUX (8 mai 1896) La France désire la prospérité de l'Empire	9
	GERARD (29 juin 1896) Quels capitaux ? chinois ? ...étrangers ?	9
	GERARD (23 novembre 1896) Pourparlers entre Sheng et les Belges – Tractations entre les Français et les Belges.	9
	GERARD (18 décembre 1896) Le gouvernement belge d'accord pour une participation commune – secret !!!	10
	GERARD (19 décembre 1896) Laisser les Belges poursuivre les négociations, nous découvrir après.	10
	HANOTAUX (29 décembre 1896) Hanotiaux envisagerait sans défaveur une collaboration avec les Belges. Consulter la banque Russo-Chinoise ?	11
1897	GERARD (9 janvier 1897) Pas d'accord pour consulter la Banque Russo-Chinoise.	11
	De BEZAURE (19 janvier 1897) Sheng reprend des pourparlers avec les Belges... serait favorable à une entente franco-belge.	11
	HANOTAUX (26 février 1897) Accord entre la banque Paris et Paris-Bas et la Société Générale de Belgique- Le secret ? : Tout le monde est au courant !	12
	De BEZAURE (10 mars 1897) Sheng fait des propositions acceptables	12
	De BEZAURE (18 mars 1897) Le directeur Sheng est venu frapper à notre porte.	12
	GERARD (25 mars 1897) Double jeu de Sheng ?	12
	De BEZAURE (28 juillet 1897) La porte du marché chinois est ouverte à notre industrie.	13
1898	GERARD (8 mars 1898) Audience avec le roi Léopold – « ne pas laisser tomber entre d'autres mains ».	13
	PICHON (10 mai 1898) Li Hongzhang attend une rétribution.	13
	GERARD (20 mai 1898) C'est au cœur de nos financiers que git la difficulté, pas à Pékin ou Shanghai.	13
	De BEZAURE (23 mai 1898) La compétition internationale autour des chemins de fer plus vive que jamais (Sheng et la tige de nénuphar).	14
	HANOTAUX (23 mai 1898) La cause des hésitations de Sheng : il n'a	14

	reçu aucune rétribution..	
	GERARD (24 mai 1898) Une rétribution de 30 000 taels pour Sheng ?	14
	GERARD (25 mai 1898) Si nos financiers hésitent encore, les Anglais sont prêts à ramasser la proie.	15
	De BEZAURE (28 juin 1898) Un Belge dangereux, M. Franqui.	15
	GERARD (1 ^{er} août 1898) Réunion du conseil d'administration de la Société d'Etudes – sa composition.	15
	GERARD (10 octobre 1898) Nomination de Jadot et de Bouillard par la Société d'Etudes.	15
1899	DELCASSE (20 avril 1899) L'emprunt Pékin-Hankou est couvert deux fois.	16
	De BEZAURE (18 juin 1899) Les Belges en bonne posture pour servir leurs intérêts. Sheng ignorait le poids de la France dans l'emprunt.	16
1900	JADOT (29 Mai 1900) Dégâts sur la partie nord du Pékin-Hankou.	16
	SOCIETE D'ETUDES (2 juin 1900) Demande de protection aux gouvernements français et belge.	16
	GERARD (13 août 1900) La région de Hankou n'est pas directement menacée	17
	DELCASSE (15 septembre 1900) Demander à nos chefs militaires d'occuper quelques points importants de la ligne.	17
	PICHON (1 ^{er} octobre 1900) Nous avons fait occuper Lugouqiao par nos troupes. Commentaire de Macdonald.	17
1901	De MARCILLY (6 janvier 1901) Il faut un gouverneur sûr pour la province du Henan.	18
	De MARCILLY (22 octobre 1901) 60 millions d'argent français dorment...Francqui fait obstruction à toutes nos initiatives.	18
	BEAU (26 octobre 1901) Français/Belges : en Chine l'influence sans la force ne saurait compter.	18
1902	DIRECTION COMMERCIALE DU QUAI D'ORSAY (28 avril 1902) La politique du roi Léopold en Chine	18
1905	KAMMERER (10 septembre 1905) Désordres sur la ligne.	20
	COUGET (14 novembre 1905) Inauguration de la totalité du Pékin-Hankou	20
1906	Distribution d'un dividende de 40%	20
1907	BAPST (8 janvier 1907) Les Européens doivent s'unir face au nationalisme chinois.	21
	GERARD (17 mars 1907) Les Belges prêts à consentir les conditions les plus avantageuses.	21
	BAPST (18 mars 1907) Nocivité de la concurrence entre Européens. Il faudrait s'entendre.	21
	BERTHELOT (5 octobre 1907) Activité des banques anglaises et belges sans les Français.	22
1908	DIRECTION POLITIQUE ET COMMERCIALE DU QUAI D'ORSAY (15 mars 1908) Les Chinois font des sondages de tous côtés...encore Léopold...	22
	BAPST (14 mai 1908) Avant la rétrocession, on ne fait plus aucune réparation sur le Pékin-Hankou.	22
	CAILLAUX (16 mai 1908) Le gouvernement français donne tout son appui au groupe franco-anglais.	22

	PICHON (3 juillet 1908) Prévenir le gouvernement chinois : mesures de rétorsion en cas d'accord avec la Société d'Etudes.	23
	SIMON (8 octobre 1908) Le contrat est signé.	23
	BAPST (9 octobre 1908) La Société d'Etudes est dessaisie de l'exploitation du Pékin Hankou.	23
	BAPST (12 octobre 1908) Le contrat le plus favorable que la Chine ait jamais conclu.	23
	CLAUDEL (28 octobre 1908) On parle français sur le Pékin-Hankou.	23
	BAPST (15 décembre 1908) Nomination de Bouillard par le directeur des chemins de fer chinois.	24
1909	BOISSONAS (29 mai 1909) A la recherche d'ingénieurs français.	24
	BOISSONAS (10 juin 1909) Augmentation des recettes après la rétrocession – Situation des Ingénieurs.	24
	BOISSONAS (23 août 1909) Chemins de fer : langue anglaise ou française.	25
	BOISSONAS (25 décembre 1909) Développement des campagnes le long de la voie de chemin de fer.	25
1910	De MARGERIE (11 février 1910) Tableau du personnel européen.	26
	De MARGERIE (20 septembre 1910) Le gouvernement chinois préfère s'adresser à des financiers sans surface.	26
	De MARGERIE (15 octobre 1910) Attitude raciste d'un ingénieur – son départ avec indemnité.	26
	De MARGERIE (31 décembre 1910) LIANG SHIYI propose à Bouillard le poste d'ingénieur en chef du Tientsin-Pukou. Refus	27
1911	GEORGES-PICOT (22 novembre 1911) Grâce à Bouillard, le service de chemin de fer a été assuré.	27
	GEORGES-PICOT (27 novembre 1911) La direction générale des chemins de fer chinois a apprécié.	27
1912	REAU (12 février 1912) Du côté des Républicains, à Hankou.	28

LES DIPLOMATES FRANÇAIS ET LE PEKIN – HANKOU⁵⁹

Ce fut la plus grande entreprise française en Chine, suivie de très près par le gouvernement français. Le Quai d'Orsay conserve 16 volumes d'archives sur ce sujet, plus de 4 000 folios. L'édit impérial du 7 mai 1889 approuva la proposition du vice-roi Zhang Zhidong⁶⁰ de construire une voie ferrée de Lugouqiao (à 12 km au sud-ouest de Pékin) à Hankou, sur le Yangzi soit environ 1200 km mais resta très vague sur le problème du financement. Plusieurs hauts fonctionnaires cherchèrent à réunir des fonds, mais tous échouèrent.

La décision de construire le Pékin - Hankou sera-t-elle suivie d'exécution ?

Lemaire, Ministre de France, Pékin, 12 novembre 1889

(Correspondance commerciale, n°6, folio 451)

L'exécution du décret qui a prescrit la création du chemin de fer Pékin-Hankou n'est pas encore entrée dans le domaine des faits ; la Cour n'est pas revenue sur la décision qu'elle a prise et ses dispositions ne changeront pas, assure-t-on. Mais elle paraît et peut-être veut paraître en être encore à l'étude de la question de savoir si elle pourra donner suite à son projet sans recourir à un emprunt à l'étranger contre lequel s'élèvent les protestations des ennemis de l'innovation qui, n'osant combattre de front la résolution adoptée, essayent d'en retarder sinon d'en empêcher l'effet en présentant des objections contre le seul moyen qu'ait la Chine de se procurer l'argent nécessaire à sa mise à exécution. Il faut reconnaître que les projets de la Cour relatifs à la création de voies ferrées peuvent ne pas sembler à beaucoup de Chinois superstitieux vus d'un œil favorable par les puissances célestes qui ont manifesté, selon eux, leur mécontentement par l'incendie d'une des portes monumentales du Palais et par celui du célèbre Temple du Ciel survenus l'un et l'autre quelques jours après la promulgation docdu décret.

De plus, dans ce moment arrivent des provinces du bassin du Yangste les plus mauvaises nouvelles : des pluies persistantes et torrentielles ont détruit les récoltes sur une étendue immense du territoire ; le prix des denrées alimentaires a déjà presque doublé ; les populations rurales sont dans la misère et sous le coup d'une famine imminente. La Cour ne veut pas paraître émue de tous ces présages fâcheux

Le désarroi de la Cour

Lemaire, Ministre de France, Pékin, 29 novembre 1889

(Correspondance commerciale, n°6, folio 460)

Je détache du *Chinese Times*⁶¹ un article que ce journal a publié le 23 novembre. Il m'a paru dépeindre avec une grande vérité le désarroi qui existe en ce moment dans

⁵⁹ Aujourd'hui Hankou forme avec Wuchang et Hanyang l'agglomération de Wuhan.

⁶⁰ Zhang Zhidong (1835-1909) vice-roi de Wuchang, n'acceptait pour son chemin de fer que l'aide technique des étrangers, la Chine devant fournir les capitaux et le matériel. Dans ce but, il fonda à Hanyang une usine sidérurgique pour fabriquer des rails.

⁶¹ Journal des milieux d'affaires anglais de Shanghai

l'administration des affaires de l'Empire, les causes de cette situation et son influence sur la question de l'établissement des chemins de fer en particulier.

Je ne crois pas avec l'auteur de l'article que le projet de la ligne de Pékin à Hankou soit absolument abandonné mais il pourrait être mis provisoirement de côté pour être repris dans un temps plus ou moins éloigné. Si cette création a trouvé des adversaires dont l'incendie du Temple du Ciel est venu appuyer les remontrances, elle a incontestablement trouvé de nombreux partisans dans les classes commerçantes ; la population de Pékin en général y était tout à fait favorable et en somme, l'impression qu'avait produite dans le public le décret qui l'a prescrite devait être un encouragement pour le gouvernement à passer outre aux critiques que son projet ne pouvait manquer de lui attirer de la part de quelques incorrigibles « vieux chinois ».

Le gouvernement n'est pas très fier de la timidité dont il fait preuve ; l'effet qu'elle produit sur les populations n'est pas heureux et il n'est pas non plus sans s'inquiéter de l'impression que sa faiblesse fait sur les étrangers et leurs représentants à Pékin.

Offres de services, conformément au traité de 1885

Lemaire, Ministre de France, Pékin, 6 mai 1890

(dossier général, volume I, folio 6 à 8)

Le bruit s'étant répandu qu'une décision récente de l'Empereur avait prescrit la construction d'une autre ligne de chemin de fer entre Tientsin et la Mandchourie, je demandai audience au prince Qing⁶² et aux membres du Zongli Yamen⁶³. Je dis que je venais m'enquérir auprès de Son Altesse de l'exactitude de cette information et, conformément au traité de 1885⁶⁴, lui renouveler nos offres de services. J'assurai Son Altesse que l'industrie française ferait à la Chine les conditions les plus avantageuses possibles et que le gouvernement chinois n'avait eu qu'à se louer de notre honnêteté et de notre modération dans les deux entreprises les plus considérables dont il avait confié l'exécution à des étrangers : l'arsenal de Fuzhou et le port militaire de Port-Arthur.

Son Altesse me dit que nous ne pouvions avoir la prétention de construire tous les chemins de fer qui se feraient en Chine ; à quoi je lui répondis que nous comptons seulement que nous aurions la première et la plus grosse part.

Lorsque je me retirai, Son Altesse me dit : « Bien que la création des deux lignes soit résolue, on n'a pas encore décidé à quelle époque précise on se mettra à l'œuvre, mais dès qu'une résolution sera prise à cet égard, vous en serez immédiatement averti ». Cette assurance, étant donné la répugnance qu'ont les chinois à se compromettre, équivaut presque à un engagement formel.

⁶² Qing Yiguang, petit-fils du 17^{ème} fils de l'empereur Qianlong, Président du Zongli Yamen depuis 1884.

⁶³ Ministère créé en 1861, chargé des relations avec les pays étrangers, avec préséance sur les autres ministères.

⁶⁴ Traité de paix entre la France et la Chine dont son article 7 écrit : « Lorsque la Chine aura décidé de construire des voies ferrées, il est entendu qu'elle s'adressera à l'industrie française et le gouvernement de la République lui donnera toutes les facilités pour se procurer en France le personnel dont elle aura besoin » .

Le projet serait-il abandonné ?

*Dautremet, Consul de France à Hankou, 22 février 1892
(Correspondance commerciale, volume 2, folio 92)*

Il avait été question d'un chemin de fer partant de Hankou pour aller aboutir à Pékin mais le daotai⁶⁵ Kong de Hankou m'a dit lui-même que pour le moment on y avait renoncé.

« Une sorte d'opinion » se prononce en faveur des chemins de fer

*Gérard, Ministre de France, Pékin, 20 août 1895
(Correspondance politique Chine, n°91, folio 300)*

Je persiste à espérer malgré la résistance probable des populations du Guangxi et des autorités locales que l'article V de la Convention du 20 juin⁶⁶ et les dispositions présentes du Zongli Yamen nous aideront à tenter cette première expérience de prolongement en territoire chinois de nos voies ferrées du Tonkin.

Il semble à maint symptôme qu'une sorte d'opinion se prononce peu à peu en Chine en faveur des chemins de fer. Des rapports ont été adressés au trône par des vice-rois, des censeurs et de hauts fonctionnaires recommandant l'ouverture de telle ou telle ligne. Des commissions d'étude ont été nommées. Le prince Gong⁶⁷ et les ministres acceptent d'entrer en conversation sur ces sujets qui jadis étaient à peu près interdits. J'ai pu moi-même non seulement dans mon entrevue du 21 juillet avec le prince Gong, mais encore dans une visite que j'ai rendue le 6 de ce mois aux ministres chinois, insister sur l'utilité stratégique et commerciale qu'offrirait tout d'abord à la Chine certaines voies ferrées de la frontière, soit au nord, soit au sud de l'Empire. (...)

La Chine veut rester maîtresse chez elle.

A terme, elle pourrait devenir une puissance...

*Gérard, ministre de France à Pékin, 26 novembre 1895
(Correspondance politique, volume 92, folio 247)*

(...) La Chine ne demande pas mieux, je crois, que de mettre à profit certaines des leçons de l'Occident, d'emprunter à l'Europe et aux Etats Unis des professeurs, des ingénieurs, des industriels, des officiers, des engins de guerre, des navires, voire même des capitaux à condition de rester maîtresse chez elle et de présider elle-même à sa propre réforme. Elle manifeste la ferme intention de se soustraire à tout protectorat et de sauvegarder son originalité morale autant que son indépendance politique.

C'est surtout en ce qui regarde l'exploitation des richesses naturelles du pays et la création d'industries que la Chine se montre particulièrement protectionniste et « nativiste »⁶⁸. Elle l'a toujours été pour ce qui concerne les mines exclusivement réservées jusqu'ici aux indigènes. Elle paraît vouloir l'être de même pour les chemins de fer. Le vice-roi Zhang Zhidong persiste à soutenir que la Chine ne doit arrêter le plan de ses grandes lignes ferrées et de son réseau central que quand elle sera outillée pour les construire et les exploiter elle-même. Je ne sais si elle sera en état de maintenir la rigueur de cette position, mais telle est du

⁶⁵ daodai : fonctionnaire dirigeant une circonscription de plusieurs préfectures dans une province.

⁶⁶ Convention du 20 juin 1895 : article V : Les voies ferrées, soit déjà existantes, soit projetées en Annam pourront, après entente commune et dans des conditions à définir, être prolongées sur le territoire chinois.

⁶⁷ Le prince Gong Yixin (1832-1898) 6^{ème} fils de l'empereur Daoguang

⁶⁸ « nativiste » =anglicisme, probablement nationaliste

moins la tendance du présent. Si la Chine y persévère le mécompte serait grand pour l'Occident qui se flatte de l'espoir de trouver dans l'Empire du Milieu un débouché pour la surproduction de ses industries. Si au contraire l'Occident réussit à implanter en Chine son industrie et ses capitaux combien de compétitions et de rivalités n'y a-t-il pas à prévoir entre les diverses puissances également désireuses de s'assurer la plus grande part d'influence et de profit ? Et dans les deux cas, le résultat final, si la Chine n'est pas vouée à une irrémédiable dissolution, si elle doit subsister dans son intégrité territoriale, serait la constitution d'une puissance tout ensemble industrielle et militaire dont le poids risquerait un jour de déconcerter l'équilibre économique et politique du monde.

La France désire la prospérité de l'Empire

Hanotaux, Ministre des Affaires Etrangères, Paris, 8 mai 1896

(correspondance politique, Chine, tome 94, folio 49)

J'ai déclaré à Qing Chang⁶⁹ que la France désire la prospérité de l'Empire et sera heureuse d'y contribuer sans visées politiques d'aucune sorte. C'est le point de vue dont nous ne nous sommes pas départis pour les chemins de fer. Nous tenons à ce qu'ils gardent tous le caractère chinois et ne ferons pas objection aux clauses des contrats à intervenir marquant ce caractère, moyennant bien entendu que les mêmes règles soient suivies vis à vis de toutes les puissances.

Les chemins de fer avec quels capitaux? chinois.. étrangers ?

Gérard, ministre de France, Pékin, 29 juin 1896

(Pékin-Hankou volume I, folio 25)

Le capital indigène éprouve une grande répugnance à s'engager dans des affaires auxquelles seraient mêlés et présideraient les fonctionnaires du gouvernement dont l'avidité est connue et redoutée. Le gouvernement impérial d'autre part a résolu d'éliminer le capital étranger. Il reste donc à trouver une combinaison selon laquelle le capital indigène se sentirait suffisamment garanti contre l'état et les fonctionnaires ou une autre combinaison selon laquelle le capital étranger serait admis, du moins en partie, à condition de n'être considéré que comme chinois.

Le 20 octobre 1896, par édit impérial Sheng Xuanhuai, daotai des douanes de Shanghai et collaborateur pour les affaires économiques de Li Hongzhang, vice-roi du Zhili est nommé directeur général de la Compagnie du Chemin de fer Pékin Hankou

Pourparlers entre Sheng et les Belges

Tractations entre les Français et les Belges

Gérard, ministre de France à Pékin, 23 novembre 1896

(Pékin-Hankou, volume I, folios 64 à 70)

Sheng a eu un entretien à Tientsin avec M. du Chaylard⁷⁰ à qui il a dit textuellement : « *Présentement, nous ne sommes engagés avec personne et je suis tout prêt à examiner les propositions qui pourront m'être faites par les différents pays. Mais nous ne voulons traiter ni avec les ministres, ni avec les consuls, mais uniquement avec les syndicats industriels et financiers. Quant aux rails, machines et tout matériel, nous fabriquerons nous-mêmes le plus que nous pourrons et nous procéderons par voie d'adjudication pour ce que nous devons*

⁶⁹ Qing Chang : ministre de Chine à Paris.

⁷⁰ Consul de France à Tientsin.

prendre au dehors ». Et Sheng a conclu en disant : «*Hâtez-vous car nous sommes déjà en pourparlers avec plusieurs représentants de maisons américaines, anglaises et allemandes* ». J'ai lieu de croire qu'en effet les pourparlers de Sheng avec les maisons américaines, anglaises ou allemandes n'ont encore donné aucun résultat. Il y a en revanche d'autres pourparlers que Sheng a omis de mentionner et qui me paraissent avoir des chances plus sérieuses d'aboutir. Ce sont les pourparlers dont lui-même a pris l'initiative avec les agents d'un syndicat et avec le ministre de Belgique⁷¹ lui-même. Celui-ci m'a dit en confidence que Sheng l'avait prié de télégraphier à Bruxelles pour s'enquérir si la maison Cockerill qui a déjà fourni aux forges de Hanyang des avances de fonds considérables à 3% et d'autres maisons belges seraient disposées à prêter à la Compagnie 100 millions de francs et à quelles conditions.

Sheng a ajouté que si les maisons belges faisaient des conditions acceptables, c'est à la Belgique que seraient demandés le matériel qui ne pourrait être construit en Chine et ensuite les ingénieurs appelés à construire et à exploiter la ligne.

Vinck a le 9 novembre fait connaître à son gouvernement ces propositions. Il n'avait hier 22 reçu encore aucune réponse. Il pense cependant qu'étant donné les avances déjà faites aux Forges de Hanyang par Cockerill et surtout le prix qu'attache le roi Léopold à orienter les capitaux et l'industrie belges vers la Chine, une entente n'est pas impossible. Déjà le roi a obtenu la nomination comme consul à Hankou d'un ancien fonctionnaire de l'Etat du Congo, M. Francqui, ami personnel du souverain, qui est spécialement chargé de poursuivre en Chine l'exécution du programme conçu par le roi lui-même. Sheng a promis à Vinck de n'entamer aucun autre pourparler avant que ne soit arrivée la réponse de Bruxelles. Les Américains et les Allemands ne renoncent pas à leurs espoirs.

Je suis tenté de me demander si dans ces circonstances, vu l'hésitation qu'éprouverait la Chine à s'adresser directement à nous, grande puissance, il n'y aurait pas avantage pour nos maisons à s'associer aux maisons belges. La faiblesse même et la pusillanimité de la Chine en excitant sa défiance à l'égard des forts et en la poussant vers les neutres obligent en quelque sorte une grande puissance à revêtir, provisoirement du moins, ce masque de neutralité.

Le gouvernement belge : d'accord pour une participation commune – secret !!!

*Gérard, Ministre de France à Pékin, 18 décembre 1896
(Pékin-Hankou, volume 1, folio 81)*

Le gouvernement belge a télégraphié à son ministre qu'il accepte la combinaison proposée pour la participation commune des industriels et financiers français et belges. Il demande si le gouvernement de la République l'accepte de même. J'incline à penser que ce plan aurait grande chance d'aboutir. Secret absolu est nécessaire.

Laisser les Belges poursuivre les négociations, nous découvrir après...

*Gérard, Ministre de France, Pékin, 19 décembre 1896
(Pékin-Hankou, volume 1, folio 83)*

J'ai pu me procurer le texte même du rapport que Sheng a présenté à l'Empereur le 12 octobre dernier. Ci-joint la traduction. (...)

Sheng s'est depuis lors adressé par l'intermédiaire du ministre de Belgique aux industriels et financiers belges. (...) Le 10 de ce mois dans un entretien confidentiel avec le baron de Vinck, nous fûmes amenés à examiner si éventuellement les financiers et industriels

⁷¹ Baron de Vinck

de nos deux pays ne seraient pas disposés à s'associer.(...) Hier 18 décembre Vinck est venu me donner connaissance de la réponse qu'il avait reçue de Bruxelles. Votre Excellence a désormais sous les yeux le rapport de Sheng et ma dépêche du 23 novembre. Si la combinaison est agréée par Votre Excellence, j'estime qu'il sera nécessaire tout d'abord de laisser les Belges poursuivre les négociations avec Sheng et de nous découvrir que si d'une part cette négociation aboutit et d'autre part après qu'une entente sera intervenue entre les Belges et nous. Il y a là des exigences de tactique et de secret qui s'imposent. Le jour où nous serons dans la place, le masque tombera et nous serons en situation, s'il le faut, de rappeler au gouvernement chinois l'article VII du traité de 1885.

Hanotaux envisagerait sans défaveur une collaboration avec les Belges. Consulter la banque Russo-chinoise ?

Hanotaux, Ministre des Affaires Etrangères à Gérard, 29 décembre 1896, (Pékin-Hankou, volume 1, folio 114)

Mon département envisagerait sans défaveur que les industriels de nos deux pays participassent en commun à cette affaire. Je ne verrais pas, en effet, sans quelque appréhension que les capitaux français s'engageassent seuls dans une entreprise de cette importance (...) Le personnage qui en a obtenu la direction n'est pas de ceux qui méritent une confiance illimitée. (...) J'attacherais de l'importance à savoir quelle est l'opinion de la Banque Russo-Chinoise. Cet établissement est mieux que tout autre en mesure de prendre en main cette affaire qui est avant tout d'ordre financier. Entend-il s'en désintéresser, absorbé qu'il est par le chemin de fer de Mandchourie ? Estime-t-il que l'entreprise est réalisable ou croit-il qu'elle entraînerait des risques tels qu'il préfère laisser à un établissement concurrent le souci de les courir ?

Pas d'accord pour consulter la Banque Russo-chinoise

Gérard, Ministre de France, 9 janvier 1897 (Pékin-Hankou, volume 1, folio 129)

J'ai répondu le 6 par télégramme que je n'osais mêler la banque Russo-Chinoise à une combinaison encore secrète entre Français et Belges. Je crois d'ailleurs la banque Russo-Chinoise trop exclusivement préoccupée du secteur mandchou du Transsibérien pour qu'elle puisse ou désire se vouer présentement à une autre entreprise. Il serait à craindre enfin, si elle était saisie de cette affaire, que la part de nos banquiers et de nos industriels ne fût réduite d'autant et que les Belges ne fissent un accord direct avec la banque Russo-Chinoise elle-même.

Sheng reprend des pourparlers avec les Belges et serait favorable à une entente franco-belge

Consul de Bezaure, Shanghai 19 janvier 1897 (Pékin-Hankou, volume, folios 137-138)

Sheng m'a dit : «Vous savez que nous voulons rester maîtres chez nous. Je désire entreprendre moi-même l'infrastructure de la voie et fabriquer à Hanyang les rails et la plus grande partie du matériel. Ce que les Américains proposent ne me satisfait pas sous ce rapport. Je suis donc décidé à reprendre mes pourparlers avec les Belges. La Chine en s'adressant à la Belgique trouve un moyen d'échapper à la fois aux exigences et aux compétitions des grandes puissances. Elle trouve qu'il est également dangereux de les

mécontenter ou de les satisfaire. Si les financiers belges étaient assez solides pour me fournir l'argent dont j'ai besoin, je n'hésiterais pas à traiter immédiatement avec eux. Les capitalistes de votre pays pourraient peut-être s'entendre avec les Belges et les aider. Dans ce cas il serait très important d'agir secrètement afin de ne pas éveiller la susceptibilité du gouvernement impérial. Je favoriserais cette entente de tout mon pouvoir, mais ouvertement je ne puis et ne veux traiter qu'avec les Belges ».

J'ai écouté ces confidences sans y répondre. Il est certain que Sheng serait désireux de connaître nos intentions sur une entente éventuelle entre nous et les Belges, mais il se pourrait aussi que cette façon de procéder ne fût chez ce rusé personnage qu'une simple manœuvre pour masquer ses négociations avec les Américains et endormir notre vigilance.

Accord entre la Banque de Paris et Pays-Bas et la Société Générale de Belgique— Le secret :tout le monde est au courant.

*Hanotaux, Ministre des Affaires Etrangères, Paris, le 26 février 1897
(Pékin-Hankou, volume 1, folio 158)*

La Banque de Paris et des Pays Bas s'est mise complètement d'accord avec la Société Générale de Belgique⁷² sur les conditions de participation de la finance et de l'industrie des deux pays. Il est convenu que le matériel et le personnel nécessaire à la construction et à l'exploitation de la ligne devront être fournis par la France et la Belgique dans la même proportion que le capital emprunté en Europe.

(...) Je crois bon de vous faire savoir que depuis l'origine aucune maison de banque d'Angleterre, d'Allemagne et de Russie intéressée aux affaires de l'Extrême Orient n'ignore les pourparlers engagés avec le ministre de Belgique à Pékin et l'accord réalisé entre industriels et banquiers de Belgique et de France. La discrétion que vous aviez recommandée ne pouvait être observée par des maisons de banque qui ne s'engagent jamais dans une entreprise du genre de celle dont il s'agit sans s'assurer le concours des autres établissements financiers ou du moins sans avoir pressenti leurs intentions.

Sheng fait des propositions acceptables.

*Consul de Bezaure, Shanghai 10 mars 1897
(Pékin-Hankou, volume 1, folio 169)*

Sheng a fait présenter ce matin des propositions fermes et très acceptables (...). Mais nous devons jouer serré avec le rusé Sheng. Il veut peut-être nous obliger à nous découvrir avant le moment venu ou peut-être jeter le désordre dans les rangs de nos industriels et financiers.

Le directeur Sheng est venu frapper à notre porte...

*Consul de Bezaure, Shanghai, 18 mars 1897
(Pékin Hankou, volume 1, folio 183)*

La grosse affaire du chemin de fer, très intéressante pour notre industrie métallurgique, vient de prendre une tournure bien inattendue. Le directeur Sheng qui faisait la sourde oreille à mes demandes est venu de lui-même frapper à notre porte. Timeo Danaos...⁷³

⁷² Faut-il rappeler qu'à cette époque, par l'Union latine (1865-1927), le franc français, le franc belge, le franc suisse et la lire italienne avaient la même valeur. En outre la livre sterling valait 25 francs, le dollar, 5 francs et le mark, 1,25 francs. Tout cela fut inchangé jusqu'en 1914. Depuis hélas !

⁷³ *Timeo Danaos et dona ferentes* : Je crains les grecs même quand ils apportent des cadeaux. Allusion au Cheval de Troie. Ici, je reste méfiant.

Double jeu de Sheng ???

Gérard, Pékin, 25 mars 1897

(Pékin-Hankou, volume 1, folio 206)

Je crois le directeur Sheng toujours très résolu à traiter avec les Belges. Il continue cependant selon la tactique ordinaire des Chinois à accueillir tout venant, à ne décourager personne, à écouter les propositions qui lui sont faites de toute part ou même, ce qui est plus grave pour un homme déjà à demi engagé, à faire lui-même ou à laisser faire en son nom des propositions en vue du même chemin de fer

La porte du marché chinois est ouverte à notre industrie

Consul de Bezaure, Shanghai, 28 juillet 1897

(Pékin-Hankou, volume 2, folio 134)

La porte du marché chinois est aujourd'hui ouverte à notre industrie qui peut trouver si elle le veut sur le grand continent asiatique un remède à la crise dont elle souffre en Europe.

Audience avec le roi Léopold- ne pas laisser tomber en d'autres mains.

Gérard, Ambassadeur à Bruxelles, 8 mars 1898

(Pékin-Hankou, Volume 3, folio 47)

S.M. le Roi, dans l'audience au cours de laquelle je lui ai remis hier mes lettres de créance, m'a entretenu des affaires de Chine et du chemin de fer Pékin-Hankou. Le Roi m'a exprimé son vif désir de voir résoudre de façon définitive par les financiers français et belges les questions se rattachant à l'emprunt de 100 millions de francs. J'ai à peine besoin d'ajouter combien les événements de Chine nous font un impérieux devoir de ne pas laisser tomber en d'autres mains le gage précieux que nous assure le contrôle d'une ligne ferrée appelée à relier Pékin au Fleuve Bleu. Si une telle ligne a pour la Chine un intérêt stratégique indéniable, elle a pour nous mêmes comme voie de soudure entre le Transsibérien et notre réseau du sud une importance au moins aussi considérable.

Li Hongzhang attend une rétribution

Pichon, Ministre de France, Pékin, 10 mai 1898

(Pékin-Hankou, volume 3, folio 124)

Li Hongzhang⁷⁴ vient de donner ordre à Sheng de reprendre les négociations, mais il sera indispensable de lui donner par l'intermédiaire de la Banque Russo-Chinoise et seulement après la signature du contrat, 10 000 taels. Il a fait faire ce matin chez moi une démarche à ce sujet. Il a reçu dernièrement par la même banque 20 000 pour un petit chemin de fer et 40 pour une certaine mine. Rien ne peut se faire en Chine sans ce moyen, d'après le baron de Vinck.

⁷⁴ Li Hongzhang (1822-1901) : Le principal homme d'état chinois de la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle, vice-roi du Zhili depuis 1870, fondateur de plusieurs entreprises et commerciales. Il fut le premier dirigeant chinois à faire le tour du monde de mars à octobre 1896. Très ouvert aux compromissions financières avec les étrangers.

C'est au cœur de nos financiers que git la difficulté, pas à Pékin ou Shanghai

*Gérard, Ambassadeur de France, Bruxelles , 20 mai 1898
(Pékin-Hankou, volume 3, folio 146)*

Ce n'est pas à Pékin ni à Shanghai que git la difficulté, c'est au cœur et dans l'esprit de nos financiers qui ne semblent pas comprendre ce que l'affaire offre d'avantageux et de sûr. S'il y a un fait cependant qui devrait les éclairer et les encourager, c'est la conclusion annoncée avant-hier par le *Times* du contrat d'emprunt relatif au chemin de fer Ningbo-Shanghai-Nankin. Nos financiers vont -ils laisser une fois encore les Anglais recueillir ce que nous avons semé ?

Compétition internationale autour des chemins de fer plus vive que jamais (Sheng et la tige de nénuphar)

*de Bezaure, Consul de France, Shanghai, 23 mai 1898
(dossier général volume 1, folio 186)*

Les compétitions internationales qui se poursuivent autour de Sheng pour la concession des grandes lignes qui formeront l'armature du futur réseau de voies ferrées chinoises, se donnent carrière en ce moment avec plus d'ardeur et de confusion que jamais. Les rivalités entrecroisées de la finance et de la diplomatie des diverses puissances, les vacillations d'un gouvernement qui se prête passivement aux impulsions les plus contradictoires, les complications engendrées par la cupidité ou la sottise des mandarins, tout contribue à rendre la situation inextricable et parmi ce dédale d'affirmations, de démentis, de mensonges et de dédits, au cours de négociations à tout moment déviées par la mauvaise foi et interrompues par des coups de théâtre, le rôle d'un agent soucieux de remplir avec conscience auprès de son gouvernement son rôle d'information devient fort difficile et il risque de n'échapper à l'inexactitude que pour tomber dans l'incohérence. (...)

Sheng compare avec poésie les rapports qui existent entre lui et la Société belge à une tige de nénuphar à demi brisée dont quelques fibres rattachent encore les fragments. Ses exigences aujourd'hui paraissent se résumer en trois points : ouverture des travaux par les deux extrémités, omission de la question de l'arbitrage, signature des bases promues à la dignité de contrat définitif. Il ne veut pas entendre parler du document qui vient d'être expédié de Paris. De l'autre côté les financiers français semblent exagérer l'intransigeance de leur attitude à mesure qu'on leur en fait sentir les inconvénients. En vain les ministres et les consuls au courant des usages du pays multiplient leurs assurances. La société franco-belge n'a confiance ni en eux, ni aux garanties que leur donne la Banque Russo-Chinoise. Il ne s'agit plus aujourd'hui du fond de l'affaire ; le contrat actuel est en effet de l'avis des gens compétents plus avantageux que les arrangements antérieurs. Seules sont en jeu des questions de forme et de rédaction. On veut maintenir le texte envoyé le 10 avril en y ajoutant sept articles nouveaux. Le seul moyen de faire accepter un arrangement de ce genre est de l'imposer. C'est là une mesure extrême à laquelle il est fâcheux que nous soyons forcés d'avoir recours.

La cause des hésitations de Sheng : Il n'a reçu aucune rétribution

Hanotaux, ministre des Affaires Etrangères à Gérard, Ambassadeur à Bruxelles, Paris, 23 mai 1898

(Pékin-Hankou, volume 3, folio 151).

Qing Chang (ministre de Chine à Paris) m'ayant dit ce matin que les hésitations de Sheng provenaient de ce qu'il n'avait encore reçu aucune rétribution personnelle, j'ai fait porter ce renseignement à la connaissance de la Banque de Paris et des Pays-Bas (...) Veuillez demander d'urgence à M. Stoclet (Président de la Société Générale de Belgique) à quelle somme il estime que devrait être fixée la rétribution à accorder à Sheng et télégraphiez-moi sa réponse. Je la ferai connaître à la Banque de Paris et des Pays-Bas dont la bonne volonté au sujet d'une prompte conclusion de l'affaire n'est pas douteuse.

Une rétribution de 30 000 taëls pour Sheng ?

Gérard, Ambassadeur de France, Bruxelles, 24 mai 1898

(Pékin-Hankou, volume 3, folio 154)

Stoclet estime que la rétribution serait de 30 000 taëls et ultérieurement s'il y a lieu, une légère commission sur les commandes. Cette rétribution devra être discrètement présentée comme rémunération à Sheng pour son apport de la concession.

Si nos financiers hésitent encore...les Anglais sont prêts à ramasser la proie

Gérard, Ambassadeur de France, Bruxelles, 25 mai 1898

(Pékin-Hankou, volume 3, folio 157)

Si nos financiers hésitent encore et s'ils laissent échapper cette occasion, je me demande ce qu'il faut pour les décider à agir. Les Belges n'ont pas hésité sur la rétribution (l'euphémisme est joli) à accorder à Sheng (...) Je souhaite de tout mon cœur que nos financiers aient la clairvoyance, la fermeté et la persévérance nécessaires. Ils feront ainsi non seulement acte de patriotisme mais une excellente affaire. S'ils ne la font pas, les Anglais sont là tout prêts à ramasser la proie et Dieu sait s'ils la trouveront succulente.

Le contrat fut signé le 26 juin 1898 par Sheng Xuanhuai et les Belges.

Un Belge dangereux, M. Francqui,

de Bezaure, Consul de France à Shanghai, 28 juin 1898

(Pékin-Hankou, volume 3, folio 195)

Maintenant que les Belges ont eu ce qu'il voulaient (notre appui), il est probable qu'ils chercheront à tirer toute la couverture à eux. Il convient que nous ayons notre part non seulement comme matériel à fournir mais aussi comme personnel sur la ligne. M. Francqui qui a mené ici les négociations (...) est un homme habile ayant l'esprit hardi et inventif. Il peut devenir dangereux pour nous. Il ne cache pas son intention de faire de ce chemin de fer une entreprise purement belge. J'ai déjà mis quelques bâtons dans ses roues en faisant réclamer par la Banque de l'Indochine part à deux sur la portion énorme qu'il veut réserver à la Société Générale de Belgique dans le service de l'emprunt. Il ignore que je suis au courant de ses intentions qu'il s'est bien gardé de me dévoiler.

Réunion du Conseil d'administration de la Société d'Etudes – sa composition

*Gérard, Ambassadeur de France, 1^{er} août 1898,
(Pékin-Hankou, volume 4, folio 50)*

Le samedi 30 juillet s'est réuni à Bruxelles le conseil d'administration de *La Société d'Etudes* constituée en vue de l'exécution du contrat signé à Shanghai le 26 juin. Le Conseil comprend 14 membres, 7 Belges et 7 Français. Président : Victor Stoclet (Société Générale de Belgique), vice-président : Baron Hély d'Oissel (Société Générale de France).

Nominations de Jadot et de Bouillard par la Société d'Etudes

*Gérard, Ambassadeur à Bruxelles, 10 septembre 1898,
Pékin-Hankou, volume 4, folio 125*

Le conseil d'administration de la Société d'Etudes a choisi un Belge, M. Jadot comme ingénieur-directeur et notre compatriote M. Bouillard, ingénieur de la Compagnie du Nord, comme directeur de l'exploitation, spécialement chargé du secteur Nord.

L'emprunt Pékin- Hankou est couvert deux fois

Delcassé, Ministre des Affaires Etrangères à Pichon, Ministre de France à Pékin, 20 avril 1899.

(Pékin-Hankou, volume 5, folio 55)

L'emprunt Pékin-Hankou émis hier est couvert deux fois environ : 133 000 obligations de 500 francs étaient offertes. Résultat : 190 800 à Paris (84%) et 36 000 à Bruxelles

Les Belges en bonne posture pour servir leurs intérêts. Sheng ignorait le poids de la France dans l'emprunt

De Bezaure, Consul de France, Shanghai, 18 juin 1899

(Pékin-Hankou, volume 5, folio 87)

Il n'est pas douteux que la situation très privilégiée que les Belges viennent d'acquérir avec notre argent auprès de Sheng et de Zhang Zhidong les met en bonne posture pour s'occuper avec efficacité de leurs intérêts propres. Ils jouissent aujourd'hui d'un crédit qu'ils n'avaient pas et j'ai tout lieu de croire qu'ils s'en servent quelquefois contre nous. J'ai eu l'occasion de dire à Sheng que 190 000 titres avaient été souscrits à Paris et 36 000 seulement à Bruxelles. Ce détail lui avait été soigneusement caché par ceux qui l'approchent tous les jours.

1899-1900 ; Révolte des Boxers

Partie du Shandong, une violente insurrection populaire contre la pénétration étrangère, s'étend à toute la Chine du Nord, occupe Pékin d'où l'Impératrice s'est enfuie et assiège les légations étrangères. La révolte est écrasée par l'intervention des huit puissances qui signent avec Li Hongzhang le protocole de 1901.

Dégâts sur la partie nord du Pékin-Hankou

Jadot, ingénieur en chef, Hankou, 29 mai 1900

(Pékin-Hankou, volume 6, folio 89)

Dégâts causés sur secteur nord par révolution des Boxers sont énormes. Entre Gaobeidian et Changxindian⁷⁵, stations et voie sont dévalisées, lignes télégraphiques coupées. Suis sans nouvelles Bouillard. Tout personnel exploitation doit s'être réfugié dans montagne. Le personnel de construction est parti aujourd'hui pour Tientsin par eau. Sheng est ici ; il télégraphie au gouvernement pour envoi immédiat corps d'armée. J'ai réclamé intervention des Légations.

Demande de protection aux gouvernements français et belge

Communiqué de la Société d'Etudes, Paris, 2 juin 1900

(Pékin-Hankou, volume 6, folio 91)

Bien que nous ne soyons pas encore renseignés exactement au sujet de l'étendue des dégâts et destructions commis par les rebelles chinois sur le chemin de fer Pékin-Hankou, les dépêches que nous avons reçues et celles publiées dans les journaux établissent que ces dégâts sont considérables et qu'ils suspendront, pour un temps plus ou moins long, l'exploitation de que nous avons commencée sur 135 km entre Luguqiao et Baoding. En outre, le personnel a été attaqué violemment et dispersé.

Dans ces conditions la Société d'Etudes fait appel aux gouvernements français et belge pour obtenir une protection efficace de ses agents et pour que le gouvernement chinois soit rendu responsable des dégâts commis et du préjudice causé aux agents de la société.

La région de Hankou n'est pas directement menacée

Gérard, Ambassadeur de France, Bruxelles, 13 août 1900

(Pékin-Hankou, volume 7, folio 5)

Il résulte des rapports des consuls que la région de Hankou n'est pas directement et immédiatement menacée. Il y a là un vice-roi dont l'attitude, jusqu'à présent, n'a donné lieu à aucun grief. Ce sont des considérations dont il convient de tenir compte.

Je crois devoir en outre signaler le danger qu'il y aurait, si les travaux du chemin de fer paraissaient interrompus, à ce que la puissance qui tend à faire considérer la vallée du Yangtse comme étant dans sa sphère d'influence, la Grande Bretagne, fit mine sous prétexte de protection de se créer des titres à une intervention dans les affaires de la Société. Il y a là un péril auquel il est urgent de parer.

⁷⁵ Du km 110 au km 25 de la voie

Demander à nos chefs militaires d'occuper quelques points importants de la ligne

Delcassé, Ministre des Affaires Etrangères, au Consul de Zhifu⁷⁶, Paris, 15 septembre 1900.

(Pékin-Hankou, volume 7, folio 44)

Veillez par des voies sûres et rapides faire parvenir ce qui suit à M.Pichon : « Nos intérêts sont tels dans la concession Pékin-Hankou qu'il me paraît essentiel de ne pas laisser à des troupes étrangères seules la garde de cette ligne. Voyez avec nos chefs militaires si l'on ne pourrait pas faire occuper un point important, par exemple Gaobeidian.

Nous avons fait occuper Lugouqiao par nos troupes.

Commentaire de Macdonald.

Pichon, Ministre de France, Pékin, 1^{er} octobre 1900

(Pékin-Hankou, volume 7, folio 49)

Par votre télégramme que j'ai reçu le 20 septembre, vous m'avez invité à faire occuper un point important du chemin de fer Pékin-Hankou. Ces instructions se sont croisées avec mon télégramme du 17 où j'informais le département de mon intention de faire occuper la tête de ligne de ce chemin de fer, c'est à dire le pont de Lugouqiao. Après entente avec le colonel Comte, nous y avons installé des postes et planté notre drapeau. Nos effectifs à Pékin ne permettaient pas d'aller jusqu'à Gaobeidian qui est à plus de 100 km de Pékin. (...) J'ai reçu une lettre personnelle du ministre d'Angleterre désapprouvant cette initiative : «This mania for placing flags about all over the place is *enfantillage*⁷⁷.» J'ai répondu également par une lettre personnelle en maintenant notre droit. Sir Claude Macdonald n'a pas insisté depuis.

Il faut un gouverneur sûr pour la province du Henan

de Marcilly, Consul à Hankou, 6 janvier 1901

(Pékin-Hankou, volume 8, folio 3)

Le nouveau gouverneur du Henan était récemment encore gouverneur du Hubei. Il est connu qu'il y subissait avec beaucoup de mauvaise grâce l'autorité et les directions du vice-roi. On doit s'attendre à ce qu'il ne prête aucune aide sincère à l'avancement de la ligne et c'est pourtant de son concours que tout dépend. Il y aurait lieu, au moment où les Puissances jugeront utile d'épurer le haut personnel de l'administration provinciale, de porter une attention particulière sur le Henan et de placer dans cette province trop longtemps agitée un homme dont on soit sûr.

60 millions d'argent français dorment : Francqui fait obstruction à toutes nos initiatives.

de Marcilly, Consul à Hankou, 22 octobre 1901

(Pékin-Hankou, volume 9, folio 94)

Un groupe de 60 millions d'argent français, le plus fort qui existe en Chine actuellement, n'a pas d'existence et de manifestation officielles et il ne s'en dégage aucune influence dont puisse bénéficier notre intérêt national et économique. Au contraire, le prestige de ces millions est indirectement acquis à d'autres qu'à nous. La Chine est ouverte à la grande

⁷⁶ Zhifu, aujourd'hui Yantai sur la côte nord du Shandong.

⁷⁷ En français dans le texte.

industrie et il semble inévitable qu'on y construise désormais bien des chemins de fer et des usines. Qui les construira ? Ceux qui ont actuellement leurs entrées et leurs relations établies chez des gens tels que Sheng, chez les vice-rois, chez les grands mandarins de la cour. Nos 60 millions donnent-ils une entrée à quelque représentant de la finance française ? Non, mais seulement à un Belge alors que nous connaissons la politique personnelle du roi Léopold et que la société l'Orient dirigée par son homme de confiance M. Francqui est sur la voie de toutes les affaires que nous pourrions tenter.

Français / Belges : en Chine, l'influence sans la force ne saurait compter.

*Beau, ministre de France, Pékin, 26 octobre 1901
(Pékin-Hankou, volume 9, folio 206)*

La Belgique peut bien tirer argument de sa situation dans le Pékin- Hankou pour obtenir du gouvernement chinois de nouvelles concessions pour ses ingénieurs et ses financiers. Je trouve que nous n'avons qu'à y gagner lorsqu'elle nous offre de nous y associer. Il me semble en tout cas bien exagéré de parler d'influence quand il s'agit d'un gouvernement comme celui de la Belgique n'ayant à son service ni la force des armes, ni celle d'une langue propre. On l'a bien vu lors des évènements de l'année dernière. Est-ce vers la Belgique que s'est tournée la compagnie pour obtenir aide et protection ? Du fait de l'intervention de nos troupes, la ligne n'a plus été ni chinoise ni belge, elle est apparue aux yeux de tous comme une entreprise française. L'influence sans la force ne saurait exister dans ce pays.

La politique du roi Léopold en Chine

*Direction commerciale du Quai d'Orsay, 28 avril 1902
(Pékin-Hankou, volume 10, folio 41 à 51)*

Les opérations militaires terminées , le gouvernement de la République a eu encore à s'occuper de la ligne Pékin-Hankou. Son intervention ne se produisit plus cette fois au profit de la Société d'Etudes mais pour défendre la situation des Français dans l'entreprise et pour la défendre non plus contre nos rivaux ou nos concurrents mais contre nos associés, les Belges, ou pour mieux préciser contre le roi des Belges lui-même. On ne s'expliquerait pas nos démêlés avec l'élément belge de la Société d'Etudes si on ne connaissait pas les vues du roi Léopold en ce qui concerne la Chine. Les avances faites par Sheng à son consul général à Shanghai en novembre 1896 en vue d'obtenir le concours de la Belgique pour la construction du Pékin-Hankou ont été pour le roi comme une révélation du rôle que son pays et lui-même pouvaient jouer en Chine. Il s'est plu à croire que, douée d'une grande puissance industrielle mais incapable de porter ombrage, la Belgique serait acceptée par les Chinois comme initiatrice de la civilisation occidentale, que ces régions si riches et si propices aux entreprises de toute nature qui sont jalousement fermées aux Européens, seraient ouvertes aux Belges et qu'il pourrait ainsi sous une forme nouvelle rééditer sur les rives du Yangzi l'œuvre qu'il a déjà pour mandat d'accomplir sur celles du Congo.

La diplomatie belge lui ayant paru timide, le roi Léopold tenta tout d'abord de se créer en Chine une diplomatie personnelle. Il pensa pouvoir en avoir en Chine en sa qualité de souverain de l'état indépendant du Congo. Il aurait un ministre congolais à Pékin et des consuls dans les provinces, soit des prospecteurs, soit des courtiers d'affaires selon les régions. Pour réaliser ce plan il envoya à Pékin le comte d'Ursel qui avait été ministre de Belgique à Bucarest et qui pour lors était en disponibilité. Le comte d'Ursel arriva à Pékin au début de juin 1898. Il fut reçu par Li Hongzhang mais ne put jamais être admis à présenter ses lettres de créance à l'Empereur. Li ne crut pas devoir causer sérieusement avec

le représentant du Congo ; il répondait par des plaisanteries à ses essais de conversation. Finalement d'Ursel eut l'idée de promettre 20 000 francs au secrétaire de Li s'il amenait celui-ci à signer le projet de traité qu'il avait apporté. Le traité fut signé à ce prix le 10 juillet 1898, Li déclarant par moquerie qu'il ne le faisait que pour éviter la disgrâce à d'Ursel. Cet étrange traité n'eut pas de suite. Au surplus il avait paru à Bruxelles qu'il n'était pas admissible que le souverain entretînt un personnel diplomatique à côté de celui de son gouvernement ; on le fit comprendre au roi Léopold.

(...) Après l'échec de la mission d'Ursel, le roi modifia non point ses vues mais ses procédés pour arriver à ses fins. Il imagina de syndiquer sous la direction de la Banque d'Outremer, qui est de sa création, les forces financières du monde entier pour créer en Chine sous pavillon belge toutes les entreprises qu'il est possible de tenter. Ce projet fut réalisé le 20 avril 1900 par la création de la « Compagnie Internationale d'Orient », dirigée par M. Francqui, ce consul belge qui s'était distingué dans la fondation du Pékin-Hankou.

L'insurrection des Boxers, survenant un mois après la création de la Compagnie, n'a pas permis à cette institution de produire les résultats dont elle pût être capable. Mais le roi Léopold, loin de se décourager, trouva au contraire dans ces événements une occasion nouvelle d'assumer le rôle qu'il avait assigné à la Belgique. Il fit lancer le 21 juillet 1900 par les bourgmestres de Bruxelles, Anvers, Liège et Gand un appel à la nation invitant les jeunes gens à s'enrôler dans une Légion Belge qui irait se joindre en Chine aux troupes internationales. Dans la pensée du roi, lorsque l'insurrection serait réprimée, les grandes puissances entre lesquelles les rivalités entretiennent une méfiance qui paralyse leur action retireraient leurs soldats et laisseraient à la Légion Belge le soin de représenter en Chine la force militaire de la civilisation. La proclamation des bourgmestres obtint un grand succès ; dès le 31 juillet on institua un comité pour la réunion des fonds et l'organisation des 1 400 hommes. Le roi décida son gouvernement à prendre l'idée à son compte et à la communiquer aux huit puissances qui étaient intervenues en Chine. (...) Mais le gouvernement allemand notifia au gouvernement belge qu'il serait préférable d'attendre que l'opportunité du projet fût démontrée. En présence de ce rappel à ses devoirs de neutralité, la légion dut être dissoute le 25 août 1900. Le roi en revint alors au Pékin-Hankou qui est pour lui comme pour nous la seule base solide d'opération.

Ses vastes projets, ses vues d'avenir, les perspectives lointaines que son imagination ouvre devant lui, amènent en effet le roi à faire ressortir en toutes circonstances la nationalité belge de la Société d'Etudes et à donner un caractère exclusivement belge à l'entreprise Pékin-Hankou alors que le gouvernement de la République qui n'a poussé les établissements financiers de Paris et l'épargne française dans cette entreprise que pour en faire le point de départ d'autres opérations industrielles en Chine, cherche à mettre en lumière la part qu'y a la France et le rôle considérable qu'y jouent ses capitaux et son personnel. Telle est l'origine unique des conflits répétés et souvent fort vifs entre l'élément français et l'élément belge de la société d'Etudes et sous leur couvert entre le gouvernement de la République et le roi Léopold.

Désordres sur la ligne du Pékin-Hankou

Kammerer, consul à Hankou, 10 septembre 1905

(dossier général, volume 2 folio 138)

Sur le Pékin-Hankou, les Chinois arrivent à faire doubler les agents européens d'agents chinois qui savent qu'on ne révélera pas leurs malversations et leurs squeezes perpétuels. D'où deux maux destinés à s'aggraver : l'insécurité du personnel européen qui se sent abandonné par ses chefs et les abus analogues à ceux de toute entreprise chinoise : larcins, vols, fraudes etc. Sans doute ce résultat n'est pas dû totalement à une politique délibérée des

Chinois mais simplement à l'incroyable esprit de lucre dont ils sont imprégnés et à leur inaptitude totale à comprendre les prix fixes, les tarifs et les horaires réguliers et une loi pour tous. Cependant les hauts mandarins savent bien ce qu'ils font et leur politique deviendra rapidement très agressive afin de dégoûter les étrangers et de leur faire demander le rachat de la concession (...) De plus en plus les Chinois sentent qu'il sera difficile de les contraindre par la force à respecter les traités et leur insolence augmente de jour en jour. La Chine se ferme.

Inauguration de la totalité du Pékin-Hankou.

*Couget, délégué du Ministre des Affaires étrangères, Hankou, 14 novembre 1905
(Pékin Hankou, volume 13, folio 309)*

Hier a eu lieu sur les bords du Fleuve Jaune l'inauguration de la ligne Pékin Hankou. Plusieurs discours ont été prononcés. Les Européens ont pris soin, bien entendu de grandir le rôle du gouvernement chinois dans l'entreprise de façon à ménager une susceptibilité qui grandit chaque jour, mais les Chinois les ont dépassés et l'auditeur peu informé aurait douté à les écouter si l'impératrice douairière n'avait pas construit la ligne à elle seule. Tang Shaoyi⁷⁸ n'a même pas hésité à formuler le souhait que les recettes du chemin de fer en permettent prochainement le rachat. Ce n'est qu'un indice de plus d'un état d'esprit que connaît bien Votre Excellence.

Distribution d'un dividende de 40%

*Gérard, Ambassadeur de France, Bruxelles, 8 mars 1906
(Pékin-Hankou, volume 14, folio 106)*

La Société d'Etudes a tenu hier son assemblée générale annuelle. Le compte des profits et pertes a permis la distribution aux actionnaires d'un dividende de 40%.

La rétrocession du Pékin-Hankou.

L'article V du contrat de juin 1898 prévoyait la possibilité pour la Chine de racheter l'emprunt de 125 millions de francs au bout de 10 ans et donc de prendre possession de la voie.

Aux archives françaises, tout le volume 15 du Pékin –Hankou (188 folios) de janvier 1907 à septembre 1908 est consacré à cette question. Les banques étrangères, anciennes ou nouvelles, avec des rapprochements éphémères font des offres au gouvernement chinois qui cherche évidemment les meilleures conditions.

⁷⁸ Sheng Xuanhuai a été disgracié en octobre 1905 et remplacé par Tang Shaoyi comme directeur du Pékin-Hankou.

Les Européens doivent s'unir face au nationalisme chinois.

Bapst, Ministre de France, Pékin, 8 janvier 1907

(Pékin-Hankou, volume 15, folio 2)

Je ne vois pas l'intérêt que nous aurions à la dépossession de la Société franco-belge qui somme toute fonctionne bien et donne aux capitaux français engagés chez elle un beau bénéfice. Il est du rôle du gouvernement chinois d'opposer les Européens les uns aux autres et de les faire surenchérir en condescendance afin de gagner lui-même davantage. Mais les Européens joueraient vraiment un rôle de dupes s'ils se laissaient ainsi engager par les leurre chinois dans une lutte pour l'obtention de la même concession ; ils gâteraient tout simplement l'affaire pour le seul profit des Chinois.

En ce moment où le mouvement national s'accroît de plus en plus, où la devise « la Chine aux Chinois » devient la règle de conduite de tous, depuis le plus petit jusqu'au plus grand, le devoir des Européens est d'après moi de faire masse pour se défendre.

Les Belges prêts à consentir les conditions les plus avantageuses

Gérard, Ambassadeur à Tokyo, 17 mars 1907

(Pékin Hankou, volume 15, folio 16)

Je crois savoir que depuis quelque temps déjà les administrateurs belges de la Société d'Etudes et le roi Léopold, dans l'espoir de se concilier la bonne volonté du gouvernement chinois pour d'autres entreprises, seraient prêts à consentir les conditions les plus avantageuses.(...)

Nocivité de la concurrence entre Européens... il faudrait s'entendre

Bapst, Ministre de France, Pékin, 18 mars 1907

(Pékin-Hankou, volume 15, folio 18)

Si j'en crois les dires qui ont cours au ministère un concours se serait offert de plusieurs côtés. Tout en faisant une grande part à la vantardise des Chinois, je crains qu'il n'y ait un fondement réel aux rumeurs en cours et je le déplore, la lutte entre les Européens pour obtenir une affaire au moyen du rabais des prix et des garanties me paraissant funeste. Il sera fâcheux pour la cause de l'Europe en Chine de voir des sociétés européennes avilir ainsi le marché en se concurrençant. Il y aurait cependant place pour l'initiative de tous si on voulait bien s'entendre pour séparer les terrains tandis qu'en se disputant une seule et même affaire on fait le jeu des Chinois.

Activités des banques anglaises et belges, sans les Français

Berthelot, ministre des Affaires Etrangères, 5 octobre 1907

(Pékin-Hankou, volume 15, folio 34)

On indique une tendance des banques anglaises à favoriser le rachat du chemin de fer Hankou-Pékin pour leur propre compte. Les Belges de leur côté paraissent vouloir manœuvrer dans le même sens et chercher un arrangement avec les Chinois en dehors du groupe français. (menées des frères Jadot).

Les Chinois font des sondages de tous côtés ...encore Léopold

*Direction politique et commerciale du Quai d'Orsay, 15 mars 1908
(Pékin-Hankou, volume 15, folio 47)*

Les Chinois font des sondages de tous côtés pour savoir à quelles conditions ils pourraient trouver de l'argent. Le 10 mars, M. Jadot d'accord avec le roi Léopold a câblé les offres de la Société d'Etudes ; l'affaire industrielle et commerciale passe au second plan ; il ne s'agit plus en somme que d'une affaire financière. Il est hors de doute que les Chinois n'accepteront pas.

Avant la rétrocession, on ne fait plus aucune réparation sur le Pékin-Hankou

*Bapst, Ministre de France 14 mai 1908
(Pékin-Hankou, volume 15 folios 63-64)*

La presse chinoise s'est emparée de ce thème (reprise complète du Pékin-Hankou le 1^{er} janvier 1909) et se livre à des dissertations passionnées sur la honte de laisser à des soins étrangers l'artère vitale de la Chine. Si cet état d'esprit ne se modifie pas d'ici à la fin de l'année, la conversion ou le rachat des emprunts du Pékin-Hankou ne seront plus qu'une simple opération financière et il faudra dire adieu à tous ces avantages d'ordre politique et économique que nous procurait la possession mi-partie avec les Belges du chemin de fer Pékin-Hankou.

Dans le personnel de la Société d'Etudes, on ne paraît plus se faire d'illusions sur la suppression au 1^{er} janvier prochain de toute participation d'un élément étranger à la direction et à l'exploitation de la ligne et on agit en conséquence. Considérant cette année comme la dernière où l'on percevra 20% des bénéfices nets de la ligne, on ne fait plus aucune réparation, on entretient à peine, on prend seulement les précautions strictement urgentes pour éviter les accidents. Les successeurs chinois recevront une voie et des bâtiments détériorés, mais peu importe à ceux qui vont quitter la place.

Le gouvernement français donne tout son appui au groupe anglo-français

*Caillaux, ministre des Finances à Addis (Hongkong and Shanghai Bank), 16 mai 1908,
(Pékin-Hankou, volume 15, folio 79)*

Sur mon intervention, le gouvernement français a décidé de ne plus soutenir les revendications de la Société d'Etudes et de réserver tout son appui aux négociations du groupe anglo-français tant pour le Pékin-Hankou que pour le Hankou-Canton. (...)

Prévenir le gouvernement chinois : des mesures de rétorsion en cas d'accord avec la Société d'Etudes

*Pichon, ministre des Affaires Etrangères, 3 juillet 1908 ;
(Pékin-Hankou volume 15, folio 108)*

Les négociations de la Société d'Etudes ne tenant pas compte des intérêts français qui représentent 85% du capital, faites savoir au gouvernement chinois que les obligataires français exigeront le remboursement intégral de leurs titres le 31 décembre si l'on modifie quoi que ce soit au contrat de 1898. Le gouvernement français refuserait d'ailleurs la cote aux nouvelles obligations que la Société d'Etudes voudrait émettre en vue de ce remboursement.

Les marchés de Paris et de Londres ne s'ouvriront qu'à un emprunt respectant les intérêts français et négocié avec le groupe franco-anglais (Banque de l'Indochine et Hongkong & Shanghai Banking Corporation)

Le contrat est signé !

Pneumatique de Simon (Banque de l'Indochine) à Berthelot, ministre des Affaires Etrangères, 8 octobre 1908

(Pékin-Hankou, volume 16, folio 2)

Une dépêche de Pékin arrivée à l'instant annonce que le contrat de l'emprunt de 5 millions de livres a été signé aujourd'hui même et que l'édit impérial est daté d'aujourd'hui également. Je m'empresse de vous en faire part.

La société d'Etudes est dessaisie de l'exploitation du Pékin-Hankou

Bapst, ministre de France, Pékin 9 octobre 1908,

(Pékin-Hankou, volume 16, folio 5)

En raison de l'emprunt signé hier, la Compagnie des Chemins de Fer Chinois a notifié à la Société d'Etudes le remboursement de ses prêts avant le 1^{er} janvier et son dessaisissement à cette date de l'exploitation du Pékin-Hankou.

Le contrat le plus favorable que la Chine ait jamais conclu.

Bapst, Ministre de France, Pékin, 12 octobre 1908

(Pékin-Hankou, volume 16, folio 8)

Cet emprunt est le plus favorable que le gouvernement chinois ait jamais conclu. Gagé sur des garanties illusoires, il est pris ferme à 94 par les banques et produira des intérêts à 5% pendant les 15 premières années et de 4 ½ pendant les 15 secondes années.

Les deux banques disent qu'à l'avenir elles se montreront beaucoup moins généreuses mais les Chinois prétendent qu'ils s'en tiendront à ce type et que l'ayant obtenu une fois, ils l'exigeront dorénavant chaque fois qu'ils voudront faire appel aux capitaux étrangers.

Claudé : on parle français sur le Pékin Hankou

Claudé, consul de France à Tientsin, 28 octobre 1908

(Pékin-Hankou, volume 16, folio 27)

A la suite de plusieurs jours passés sur la ligne Pékin-Hankou, j'ai fait plusieurs constatations. La première est le très grand développement pris sur toute la ligne (comme au Shanxi d'ailleurs) par la langue française. Non seulement tous les chefs de gare indigènes parlent français, mais tout le petit personnel d'employés et de coulis (sic) et les marchands eux-mêmes qui ont affaire aux chemins de fer. En dehors des deux grandes écoles de français établies l'une à Baoding par les Lazaristes, l'autre à Zhengzhou par l'initiative de M. de

Rotrou, ingénieur de la compagnie, il n'existe pas un employé qui n'ait sa grammaire et sa méthode de français qu'il étudie avec ardeur. Il faut espérer que le nouveau régime de la ligne qui va être inauguré ne changera rien à une situation si favorable. (...)

Nomination de Bouillard par le directeur des chemins de fer chinois

Bapst, Ministre de France, Pékin, 15 décembre 1908.

(Pékin-Hankou, volume 16, folio 60)

L'apurement des comptes du Pékin-Hankou sera terminé au 1er mai. C'est la date de l'expiration du contrat de M. Prudhomme⁷⁹ qui a reçu l'avis qu'il ne serait pas gardé plus longtemps. Le nouveau directeur Liang Shiyi l'a remplacé par M. Bouillard qu'il a chargé de chercher du personnel.

Après la rétrocession à la Chine

A la recherche d'ingénieurs français -

Boissonnas, Chargé d'Affaires, Pékin, 29 mai 1909

(Pékin Hankou, volume 16, folio 123)

Monsieur Bouillard (Ingénieur en chef de l'exploitation) dispose de 7 places mais aucune des personnes auxquelles il s'est adressé n'a accepté ses offres. Nos agents répugnent à quitter leur situation en France et les avantages qu'elle comporte pour une position mieux rémunérée mais précaire en Chine. La perspective de perdre leurs droits à la retraite suffit en général pour les retenir en France. Ou les Chinois supprimeront ces postes ou ils accepteront les offres de la Société d'Etudes Belge qui peut facilement recruter des agents distingués car l'administration des Chemins de fer de l'Etat Belge accorde à ses agents un congé de trois ans renouvelable une fois. A l'expiration de leur congé pendant lequel ils n'ont pas perdu leurs droits à l'avancement et versent à la Caisse des Retraites, les Belges rentrent au service de l'Etat.

Je me permets d'insister très vivement auprès de Votre Excellence pour que le Ministère des Travaux Publics adopte le système belge. Il y a urgence à ce que nous trouvions un personnel français capable pour la ligne Pékin-Hankou. Tout retard compromettra d'une façon irrémédiable notre situation dans ce chemin de fer.

Augmentation des recettes après la rétrocession,

Situation des ingénieurs européens

Boissonnas, chargé d'affaires Pékin, 10 juin 1909

(Pékin Hankou, volume 16, folio 129)

On connaît les résultats du Pékin-Hankou pour les 5 premiers mois de 1909. Les recettes se sont élevées à 5 264 000 dollars contre 4 442 000 dollars pour la période correspondante de 1908. C'est une augmentation de 18% dont les Chinois peuvent tirer argument pour prétendre que leur administration est très supérieure à celle des Européens et ils ne s'en font pas faute.

⁷⁹ Successeur de Jadot en 1905 comme ingénieur en chef

Nos ingénieurs sont les premiers surpris d'un accroissement de recettes aussi extraordinaire qui dépasse de beaucoup leurs prévisions et qui sert trop bien l'administration chinoise dans ses intentions de prouver l'inutilité du concours européen. On n'obtient, il est vrai, ce résultat qu'en négligeant l'entretien de la voie, en retardant certains travaux urgents et des commandes de matériel nécessaires. Mais l'important est de faire impression sur le public, et de pouvoir présenter en fin d'exercice un bilan qui fera ressortir des bénéfices supérieurs à ceux que la ligne obtenait sous la gestion de la Société d'Etudes. L'exercice 1910 paiera les fautes et les économies de l'exercice 1909 mais qu'importe au directeur général qui ne sera peut-être plus en place l'an prochain.

La situation de nos ingénieurs chefs de service reste précaire. La direction chinoise ne les consulte plus et les laisse inoccupés. Elle trouve qu'ils lui coûtent trop cher et cherche à les laisser pour les remplacer par des ingénieurs qu'elle engagerait à meilleur compte. Il est certain que les traitements de l'état-major de la ligne sont fort élevés et bien tentants, mais la ligne déjà en mauvais état quand la Société d'Etudes l'a passée aux Chinois sera bientôt dans une condition telle que les services de nos ingénieurs redeviendront indispensables. Ce n'est donc peut-être qu'une crise à traverser mais elle est désagréable.

Chemins de fer, Langue anglaise ou française ?

Boissonnas, Chargé d'affaires, Pékin, 23 août 1909

Dossier général, volume III, folio 83

Avant le rachat du Pékin-Hankou, l'administration chinoise n'exploitait que des lignes construites avec le concours de capitaux et d'un personnel anglais où la langue anglaise était la seule langue étrangère employée. Elle avait créé une école à Tongshan et une autre à Shanghai où l'enseignement était donné en anglais. Le ministère des communications a décidé dernièrement de créer à Pékin même une nouvelle école pour former le personnel de l'exploitation. La question de la langue étrangère s'est aussitôt posée. Xu Shichang⁸⁰ a d'abord donné la préférence à l'anglais pour que la même langue soit employée dans toutes les écoles de chemins de fer. Malgré les efforts de nos ingénieurs, le français n'a pas été adopté. Mais M. Bouillard, fort habilement, a réussi à modifier les intentions primitives du ministère. Il a soutenu que dans une école chinoise, l'enseignement devait être donné en chinois. C'était flatter l'amour-propre national. Les cours seront donc faits en chinois. Mais puisque cette langue ne permet guère l'emploi de termes techniques, les cours seront traduits et imprimés en français et en anglais, ce qui nous assure l'égalité et permet aux élèves de nos écoles de trouver encore un débouché dans l'administration de nos chemins de fer. Nous n'en aurons pas moins beaucoup de peine à maintenir notre position, en raison de la facilité plus grande avec laquelle les jeunes Chinois apprennent l'anglais.

Développement des campagnes le long du Pékin-Hankou.

Boissonnas, Chargé d'affaires, Pékin, 25 décembre 1909

(Pékin-Hankou, volume 16 – folios 138-139)

La terre est fort bien cultivée sur le parcours du chemin de fer, mais jusqu'à présent sans moyen de transport les villageois étaient astreints à la polyculture alimentaire. Chaque village produisait les céréales, les fruits, le coton, etc. nécessaires à la vie de ses habitants et ne pouvant exporter ses produits qu'au voisinage immédiat de quelques voies navigables, ne

⁸⁰ Xu Shichang, ministre des Postes et Communications après le renvoi de Tang Shaoyi par le régent en janvier 1909.

pouvait entreprendre la culture intensive. Aujourd'hui le cultivateur s'aperçoit qu'il a intérêt à faire de la culture intensive : l'argent de sa récolte lui permet d'acheter non seulement ce dont il a besoin pour vivre, lui et sa famille, mais bien des choses qui pour lui sont un luxe comme le pétrole ou les cotonnades de fantaisie. Il se hasarde, son voisin l'imité, puis peu à peu tout le village. Mais on ne change pas du jour au lendemain les coutumes du peuple le plus conservateur du monde et cette transformation des cultures causées par le chemin de fer qui fera sa richesse ne peut être que progressive.

Pourtant, les progrès sont sensibles et réguliers. Le sésame, les haricots⁸¹ qui étaient pour ainsi dire inconnus sur le marché de Hankou avant l'ouverture de la ligne arrivent maintenant en quantité suffisante pour constituer une des branches importantes de l'exportation de Hankou.

En 1908, le chemin de fer a transporté 74 896 tonnes de haricots, 69 428 tonnes de sésame et 66 428 tonnes de blé. On peut à bon droit considérer ces résultats comme satisfaisants

Tableau du personnel européen.

*de Margerie, ministre de France, Pékin, 11 février 1910
(Pékin-Hankou, volume 16, folio 146)*

Tableau du personnel européen du Pékin-Hankou au 1^{er} février : 47 Français, 37 Belges, 7 Italiens, au total 91 contre 62 Français, 55 Belges et 9 italiens au 1^{er} février 1908, au total :126.

Le gouvernement chinois préfère s'adresser à des financiers sans surface.

*de Margerie, Ministre de France, 20 septembre 1910
(Pékin-Hankou, volume 16, folio 150)*

L'emprunt intérieur du gouvernement chinois n'a eu aucun succès. Les titres sont restés dans les coffres des ministères. Ils viennent d'en sortir. A court d'argent, le gouvernement a fait prendre ces titres par la Yokohama Specie Bank pour trois millions de dollars et pour cinq millions par l'anglais Birschall. Ce dernier a porté l'affaire à une petite banque anglaise Dunn Fisher & Co qui s'est entendue avec la London City and Midland Bank pour écouler ces titres dans le public. Le prix d'émission sur le marché de Londres serait de 108%.

Cette opération si défavorable au crédit de la Chine montre bien l'état d'esprit actuel de l'administration chinoise. Plutôt que de traiter à des conditions raisonnables avec les grands établissements financiers, derrière lesquels il voit le spectre d'une intervention politique, le gouvernement chinois préfère s'adresser à des financiers sans surface au prix de plus grands sacrifices, comme un fils de famille se livre aux usuriers plutôt que de recourir au banquier de sa famille dont il redoute les remontrances.

Attitude raciste d'un ingénieur français - son départ avec une indemnité

*de Margerie – ministre à Pékin – 15 octobre 1910
(Pékin Hankou, volume 16, folio 155)*

Monsieur Hiribarren, ingénieur en chef de la traction, a été licencié à dater d'aujourd'hui. Son renvoi est dû à une incompatibilité d'humeur. Monsieur Hiribarren

⁸¹Il s'agit du soja.

n'aimait pas les Chinois : toute concession même de forme lui paraissait une insupportable humiliation et il ne surveillait pas assez son langage. Il est fort content de quitter la Chine dans d'excellentes conditions financières : toute sa politique a consisté à se faire licencier au lieu de démissionner parce que, dans ce cas, il n'eût touché aucune indemnité. Il y a réussi, c'est de bonne guerre.

Liang Shiyi propose à Bouillard le poste d'ingénieur en chef du Tientsin – Pukou. Refus.

*de Margerie, Ministre de France, Pékin, 31 décembre 1910
(Chemins de fer, dossier général, volume 3, folio 107)*

M. Bouillard, ingénieur en chef du Pékin-Hankou, a reçu une proposition singulière de S.E. Liang Shiyi, directeur général des chemins de fer. Celui-ci lui a offert le poste d'ingénieur en chef du Tientsin-Pukou. Le gouvernement chinois, mécontent des ingénieurs anglais et allemands qui ne peuvent s'entendre sur les questions de raccordement et de matériel commun, aurait imaginé de nommer un ingénieur en chef affecté à l'ensemble de la ligne et qui trancherait ces questions. Mais il y aurait certainement opposition des Anglais et des Allemands. M. Bouillard est trop prudent, trop ennemi des situations difficiles pour ne pas avoir aussitôt décliné cette offre dangereuse. (...)

Le Pékin-Hankou pendant la Révolution de 1911

Grâce à Bouillard, le service du chemin de fer a été assuré.

*Georges-Picot, Chargé d'Affaires, Pékin, 22 novembre 1911
(Pékin Hankou, volume 16, folio 169)*

C'est à l'autorité de M. Bouillard, chef du service exploitation du Pékin- Hankou, et à l'influence qu'il a su prendre sur la direction chinoise, que le personnel français doit de n'avoir pas subi de pertes trop sensibles. Grâce à lui, nos compatriotes occupent une place prépondérante.

Les troubles révolutionnaires qui viennent d'éclater dans l'Empire ont été pour M. Bouillard l'occasion de montrer à quel point la confiance placée en lui par les autorités chinoises était justifiée. Sans sa présence, le personnel chinois de la compagnie cédant à l'affolement qui s'était emparé de la population de Pékin eût en masse déserté les bureaux. Grâce à lui le gouvernement impérial a pu concentrer et entretenir à Hankou une armée de 30 000 hommes. Malgré les fantaisies des chefs militaires, l'incohérence des ordres et contrordres de l'état-major, cette mobilisation s'est effectuée sans accident et sans perte de matériel. Enfin M. Bouillard parcourant sans cesse la ligne rassurait les esprits, maintenait les employés à leur poste et à deux reprises, rétablissait les communications là où elles avaient été interrompues par les rebelles. Toutes ces missions n'ont pas été sans danger et M. Bouillard qui est un vétéran du siège de 1900 a de nouveau exposé sa vie lorsqu'il est allé

inspecter l'état de la voie sous le feu des batteries de Wuchang⁸². Chevalier de la Légion d'Honneur au lendemain des Boxers, je demande pour lui la croix d'officier.

La direction générale des chemins de fer chinois a apprécié...

*Georges-Picot, chargé d'Affaires, Pékin, le 27 novembre 1911
(Pékin-Hankou, volume 16, folio 172)*

J'envoie à Votre Excellence la lettre, écrite en français, de la Direction Générale des Chemins de Fer Chinois adressée à M. Bouillard.

« Les agents européens du chemin de fer sont venus de pays éloignés et ils rendent de bons services actuellement à la Compagnie. A présent, comme la situation n'est pas très tranquille et que les services deviennent difficiles et importants à cause des rebelles, nous estimons beaucoup ces agents qui malgré cela assurent bien le service et nous ne devons pas les laisser en danger. Nous devons considérer les agents et leurs familles comme si c'étaient les nôtres puisqu'ils nous ont rendu le meilleur secours dans le service. Nous leur accorderons la plus grande protection qu'il nous sera possible. En cas de perte de vie, de valeurs etc. par suite des troubles, nous prenons l'engagement de donner indemnité ou remboursement après examen.

« Je vous prie de faire connaître aux agents européens de votre service cette lettre de la direction générale »

Du côté des Républicains, à Hankou.

*Réau⁸³, Consul de France, Hankou, 12 janvier 1912
(Pékin-Hankou, volume 16, folios 178-185)*

Depuis le départ de l'armée impériale, le trafic du chemin de fer vers Hankou montre une tendance à reprendre son intensité habituelle, de nombreux commerçants ayant envoyé des agents au Henan pour y acheter les marchandises dont cette province regorge à la suite de l'arrêt de toute transaction pendant les troubles.

Toutefois l'administration du chemin de fer à Hankou n'est pas sans inquiétude. Elle sait que le gouvernement républicain de Wuchang est animé à son égard de la plus grande défiance et lui reproche le rôle qu'elle a joué au cours de la mobilisation de l'armée du Nord envoyée à Hankou. Dernièrement, j'ai reçu moi-même du général Li⁸⁴ une lettre dans laquelle, après avoir fait remarquer que les agents français avaient enfreint la neutralité, il me demandait de leur donner l'ordre de quitter le service. A la suite d'une longue discussion avec deux de ses délégués, je les amenai à retirer cette demande et à envisager la reprise des opérations commerciales de la ligne. (...) J'ai insisté auprès des délégués sur le caractère du chemin de fer, sur l'intérêt pour les Républicains de voir continuer un trafic qui fournit du

⁸² Wuchang forme aujourd'hui avec Hankou et Hanyang l'agglomération de Wuhan

⁸³ ⁸³ Réau avait eu des relations avec Sun Yatsen et ses partisans à Paris en 1905, puis pendant son consulat à Mengzi (Yunnan) en 1905-1907. Dans ses mémoires, Sun Yatsen parle de Réau : « sa vieille connaissance, le consul de France ».

⁸⁴ Li Yuanhong, commandant militaire des insurgés de Wuchang, plus tard vice-président de Yuan Shikai et président de la République à la mort de ce dernier. (juin 1916-juillet 1917)

travail à des milliers de coolies ; j'ai comparé ce chemin de fer aux services des douanes et des postes pour conclure que comme ces services, il avait un caractère international. Pour terminer, je leur ai proposé un arrangement selon lequel l'excédent des recettes sur les dépenses serait placé dans une banque étrangère de Hankou pour être remis plus tard au gouvernement définitif. Cette combinaison a séduit les délégués qui m'ont promis d'agir auprès du général Li pour qu'il l'accepte. (...)

Comme vous le savez, les troupes impériales ont évacué Hankou le 5 courant et se sont repliées à plus de 100 lis. Aucune force de police n'ayant été laissée sur la voie, j'ai dû pour tranquilliser les agents français placer des agents annamites dans trois gares.

Les autorités républicaines m'ont écrit en même temps qu'au doyen du corps consulaire la lettre ci-jointe. Il est à noter qu'elle est rédigée en français, ce qui est une dérogation aux pratiques habituelles d'ici où l'anglais en dehors du chinois était seul admis dans les relations avec les autorités locales.

A monsieur le Consul de France à Hankou,

Le gouvernement de Wuchang a l'honneur de vous faire savoir que les troupes impériales ont délaissé complètement la ligne de chemin de fer entre Hankou et Xiaogan⁸⁵. En conséquence, notre gouvernement a décidé :

- 1) d'envoyer des forces de police armée pour prendre possession du parcours Hankou-Xiaogan.*
- 2) de sauvegarder le commerce international et de laisser circuler librement les trains de marchandises sur le parcours en question.*
- 3) de garder et de protéger les employés européens actuellement en service et de garder, au moins pendant la durée de l'armistice, les employés indigènes aussi en service.*
- 4) que les droits de transport de marchandises seront versés à la banque russo-asiatique après déduction des frais généraux. Ces fonds devront ensuite être remis au gouvernement définitif sur sa demande.*

Veillez agréer, Monsieur le Consul, l'assurance de nos sentiments distingués.

Les délégués du gouvernement de Wuchang

⁸⁵ Xiaogan est à 70 km au nord de Hankou.