

CHEMIN DE FER DONG-DANG–LONG-TCHÉOU

projet de prolongation en Chine du [Hanoï–Lang-Son–Na-Cham](#)

L'EMPRUNT

(*L'Avenir du Tonkin*, 21 décembre 1895, p. 1, col. 3-4)

.....
Si, comme tout nous le fait présager, la Chambre donne son acquiescement aux propositions de M. Rousseau ¹, notre colonie devra une fière chandelle à M. Gérard, notre ministre à Pékin, qui, profitant des bonnes dispositions de la Chine à notre égard, a su arracher au Tsung-ly-Yamen son consentement pour la construction de la ligne ferrée de Na-ning-Fou à la frontière tonkinoise et qui a fait concéder cette entreprise importante à une maison française, la compagnie de Fives-Lille.

M. l'ingénieur Grille ², qui se trouvait ici l'année dernière, et qui, depuis quelques mois, est à Pékin, représentait les intérêts de la compagnie pour l'obtention de cet important travail.

Il est certain que cette concession donnera un grand poids aux arguments qui seront employés pour exposer l'utilité de l'emprunt du Tonkin et produiront un grand effet sur l'esprit de nos représentants, chargés de trancher la question, auxquels elle démontrera la nécessité absolue qu'il y a de relier notre ligne partant de Hanoï avec Na-ning-fou, le point terminus de la nouvelle ligne chinoise. Na-ning-Fou est, en effet, le marche le plus important du Quang-si et c'est de lui que rayonnent tous les transports de marchandises venant du Canton par le fleuve de l'Ouest aussi bien vers le Yunnan que vers les provinces du Nord-Ouest de l'Empire. On comprend donc combien s'impose pour nous le raccordement des deux lignes, et, certes, nos élus de France saisiront la nécessité qu'il y a pour nous d'être en mesure d'opérer ce contact.

.....

LE CHEMIN DE FER FRANÇAIS EN CHINE

(*L'Avenir du Tonkin*, 11 avril 1896, p. 1, col. 3)

C'est de Chine même que nous vient la confirmation de ce que nous avançons il y a quelque temps dans un de nos articles au sujet de l'emprunt.

Le *China Mail*, de Hong-kong, dans son numéro du 30 mars dernier, publie la dépêche suivante qui lui a été envoyée de Pékin :

« Les travaux destinés à étendre les voies françaises et qui relieront Cao-bang à l'importante station des douanes chinoises de Lung-chau, à 30 milles environ de la frontière chinoise dans la province du Kwang-si, vont commencer sous peu. Cette extension est la conséquence de la convention récemment signée entre la France et la Chine et les travaux seront exécutés par la Compagnie dans l'intérêt de laquelle M. Grille, l'ingénieur français, a agi ici depuis si longtemps. »

¹ Armand Rousseau (1835-1896) : polytechnicien, inspecteur général des Ponts et Chaussées, gouverneur général de l'Indochine (1895-1896).

² Charles-Joseph-Antoine Grille (1854-1953) : ingénieur des mines, missionné par Fives-Lille, ancien administrateur délégué des Éts Decauville. Voir [encadré](#).

L'EMPRUNT
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 décembre 1895, p. 1, col. 3-4)

D'après des télégrammes privés, émanant de personnes autorisées, que nous avons eu l'occasion de voir entre les mains de quelques-uns de nos amis, la question de l'emprunt peut être considérée comme résolue.

La présence à Paris de notre Gouverneur général, sa compétence universellement reconnue en fait de travaux publics, l'amitié qui le lie à M. Guieysse, le ministre des colonies, et la sincère coopération du ministère auront amené l'heureuse issue de cette question si importante pour le Tonkin, qui depuis des années traînait et qui, si le ministère Ribot-Chautemps était resté au pouvoir, menaçait de se terminer une fois pour toutes en « eau de boudin. »

Mais si, comme tout nous le fait présager, la Chambre donne son acquiescement aux propositions de M. Rousseau, notre colonie devra une fière chandelle à M. Gérard, notre ministre à Pékin, qui, profitant des bonnes dispositions de la Chine à notre égard, a su arracher au Tsung-ly-Yamen son consentement pour la construction de la ligne ferrée de Na-ning-Fou à la frontière tonkinoise et qui a fait concéder cette entreprise importante à une maison française, la compagnie de Fives-Lille.

M. l'ingénieur Grille, qui se trouvait ici l'année dernière, et qui, depuis quelques mois est à Pékin, représentait les intérêts de la compagnie pour l'obtention de cet important travail.

Il est certain que cette concession donnera un grand poids aux arguments qui seront employés pour exposer l'utilité de l'emprunt du Tonkin et produiront un grand effet sur l'esprit de nos représentants chargés de trancher la question, auxquels elle démontrera la nécessité absolue qu'il y a de relier notre ligne partant de Hanoï avec Na-ning-fou, le point terminus de la nouvelle ligne chinoise. Na-ning-fou est, en effet, le marché le plus important du Quang-si et c'est de là que rayonnent tous les transports de marchandises venant du Canton par le fleuve de l'Ouest aussi bien vers le Yunnan que vers les provinces du Nord-ouest de l'Empire. On comprend donc combien s'impose pour nous le raccordement des deux lignes, et, certes, nos élus de France saisiront la nécessité qu'il y a pour nous d'être en mesure d'opérer ce contact.

Une des dépêches dont nous parlions plus haut annonçait également que la commission de la Chambre aurait rejeté le contrat Soupe et Raveau pour la construction du tronçon Hanoï à Phu-lang-Thuong et que, par conséquent, tous les lots à construire pourraient être donnés à l'adjudication.

Bien que nous n'ayons pas entendu parler de la nomination de la commission chargée d'examiner cette question qui nous intéresse tant, l'agence Havas n'en ayant pas soufflé mot, nous en acceptons l'augure avec joie.

LIGNE DE LA FRONTIÈRE À LONG-TCHÉOU
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 janvier 1897, p. 1, col. 1-3)

Nous sommes aujourd'hui en mesure de donner à nos lecteurs les principaux termes du contrat qui a été passé récemment entre le gouvernement chinois et la Compagnie de Fives-Lille, pour la construction du chemin de fer partant de la frontière au-dessus de Dong-dang, dans le deuxième territoire, — ce que les Chinois appellent la barrière de Chén-nan — et la ville de Long-tchéou dans le Kwang-si.

Il est certain que si nos compatriotes ont pu enlever cette importante affaire, et nous nous en réjouissons pour eux, ils le doivent en grande partie au revirement qui s'est produit dans l'opinion des gouvernants impériaux à la suite de la conclusion de la paix sino-japonaise, beaucoup aussi aux bienveillantes recommandations de M. Gérard, notre ministre à Pékin, dont on connaît l'activité et la persévérance.

Le premier article garantit à la Compagnie de Fives-Lille la construction d'un chemin de fer entre Long tchéou et le Chén-nan Kwan. Mais il est stipulé, ceci probablement sur les propositions antérieures de la compagnie que celle-ci se chargerait de former une Société anonyme qui agirait sous le contrôle de l'Administration chinoise, et que c'est au nom de cette Administration locale que la voie serait construite. I

C'est aussi sous le contrôle de l'Administration chinoise que se feront les travaux d'étude de la ligne, avant-projets et projets définitifs, et plus tard, une fois ceux-ci approuvés, les travaux pour la construction de la ligne.

Un autre article stipule que tous les travaux de construction, terrassements et maçonneries, la fourniture de tous les outils et machines diverses, les ciments, matériaux de la voie, matériels fixe et roulant, donneront lieu à l'établissement d'une série de prix, discutée d'un commun accord et qui devra être approuvée par l'Administration chinoise aussitôt que la projet définitif de la ligne aura été approuvé et accepté par les parties contractantes.

La valeur des approvisionnements faits et celle des travaux en cours d'exécution seront réglées d'après cette série de prix établie, au fur et à mesure de l'achèvement des travaux. Ici nous arrivons à une stipulation qui fera tressaillir d'envie tous nos entrepreneurs du Tonkin, car il y est dit qu'à la fin de chaque mois, la Compagnie remettra à l'Administration chinoise une situation des dépenses faites soit en approvisionnements, soit en travaux, et dans un laps de temps maximum de trois mois les instructions nécessaires pour le paiement de ces situations devront être données. Toutes les sommes non payées donneront droit à un intérêt de sept pour cent l'an qui courra depuis le jour où les sommes seront dues jusqu'au jour où le paiement sera effectué.

Comme on le voit, toutes ces conditions ressemblent énormément à celles que l'on impose généralement à nos compagnies européennes, sauf toutefois, comme nous l'avons fait remarquer plus haut, celle qui concerne l'établissement des situations mensuelles par l'entrepreneur lui-même. Tout cela nous permet de supposer que l'Administration chinoise n'a guère participé à la rédaction des clauses de ce contrat. Encore une fois, tant mieux pour les nôtres.

Toutes les situations seront établies en francs et, au moment d'exécuter les paiements, la valeur du change sera calculée sur la moyenne du change établi, jour par jour, durant les trois mois qui précèdent le jour du paiement d'après les déclarations de la Banque franco-chinoise.

Les-travaux devront être achevés, sauf les cas de force majeure bien entendu, dans un délai maximum de trois ans.

Dès que l'Administration chinoise se sera mise d'accord avec la Compagnie au sujet du coût total des travaux, on établira un tableau général des sommes à payer 1° comme acomptes des situations provisoires pour dépenses faites *in boni fide*. 2° comme solde pour l'achèvement complet des travaux, 3° comme commission allouée à la Compagnie et devant représenter ses bénéfices sur l'exploitation de la ligne.

On n'a rien stipulé de précis au sujet de la ligne télégraphique qui doit suivre la ligne depuis son raccordement avec les chemins de fer du Tonkin jusqu'à Longtchéou. Il faut, avant de rien pouvoir décider à cet égard, que le tracé définitif soit adopté ; mais il a été bien entendu entre les parties que cette ligne télégraphique ne pourrait servir qu'aux relations entre les différentes stations et gares et seulement pour ce qui concerne le service de la voie. C'est évident, n'est-ce pas ?

L'exploitation de la ligne est donnée à la société anonyme que va former la Compagnie de Fives-Lille pour une durée de trente-six années, à l'expiration desquelles les parties contractantes pourront continuer suivant les premiers arrangements ou bien s'entendre pour marcher sur de nouvelles bases.

Dans le cas où un désaccord viendrait à surgir, on s'en remettrait à l'arbitrage. L'Administration chinoise et la Compagnie choisiraient chacun un arbitre, et ces deux à leur tour en choisiraient un troisième : et ce sont ces trois élus qui auraient à décider de la valeur des affaires pendantes entre les parties. Ces arbitres toutefois ne pourront être d'autres que des Français ou des Chinois.

On a fait deux copies en chinois de l'arrangement intervenu entre le gouvernement chinois et la Compagnie française et il est entendu qu'en cas de doute dans l'interprétation d'un des articles, ce serait la version française qui ferait foi.

Comme on le sait, MM. Grille et Chapron sont déjà sur place et se sont entendus dernièrement avec M. Renaud, notre directeur des Travaux publics, au sujet du point de raccordement à la frontière.

Espérons donc que les études commenceront bientôt ; l'effet moral que produiront ces pacifiques allées et venues de nos ingénieurs, de nos compatriotes, dans ces contrées, le travail rémunérateur qu'ils procureront à bon nombre d'habitants auront certes un retentissement dont nous ressentirons les bénéfices sur notre frontière Nord. La sécurité, la tranquillité du pays y gagneront sans doute beaucoup.

Plus tard viendra la période des travaux qui, mieux que ne pourrait le faire toute autre circonstance, établira des rapprochements fructueux entre les populations des deux pays.

Et lorsque la ligne sera terminée et en pleine exploitation, notre industrie française, celle de nos protégés, trouveront là un vaste écoulement pour leurs produits, source incontestable de richesses pour notre Tonkin.

VIDEO.

MONSIEUR ROUME AU TONKIN
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 février 1898)

M. Roume ³, directeur des Colonies, accompagné de MM. Lagarde ⁴ et Salaün, s'est rendu à Lang-son, puis à Long-tchéou pour examiner les travaux de chemin de fer exécutés dans cette région et faire une visite officielle au maréchal Sou.

Ce voyage s'est effectué dans de très bonnes conditions. La population thô a particulièrement frappé M. le directeur des Colonies, et M. le colonel Lefebvre, commandant le 1^{er} territoire, a su faire toucher du doigt à M. Roume tous les points essentiels de son intéressant commandement.

À la porte de Nam-quan se trouvait une escorte envoyée par le maréchal Sou, en ce moment à Long-tchéou.

M. Bertrand, ingénieur civil, accompagnait M. Roume et lui a donné, pendant tout le voyage, des indications extrêmement intéressantes sur tout le Quang-si. M. Roume s'est arrêté une nuit à Pin-siang et est arrivé le jeudi soir à Long-tchéou, après avoir été salué par tous les forts chinois échelonnés sur la route militaire.

³ Ernest Roume (1858-1941) : polytechnicien, alors directeur des affaires d'Asie, d'Amérique et d'Océanie au ministère des colonies. Futur gouverneur général de l'AOF (1902-1908), puis président de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba. Voir [encadré](#).

⁴ Albert Lagarde (Lempdes, Haute-Loire, 1864-Lempdes 1945) : frère de Léonce, gouverneur de Djibouti. Lieutenant de cavalerie hors cadre, administrateur colonial, ancien officier d'ordonnance des gouverneurs généraux Lanessan, Chavassieux et Armand Rousseau. Commandeur de la Légion d'honneur du 24 mars 1923.

Le vendredi s'est passé en visite entre M. Roume le maréchal Sou, le Tao-tai, le préfet et le président de la Commission des chemins de fer chinois.

Toutes les entrevues ont été très cordiales et le soir, un grand dîner réunissait la Mission française, le consul français, le Dr Thoulon, et les hauts mandarins de Long-tchéou à la table du maréchal Sou. Un toast très bien tourné a été porté par ce dernier à la France, aux bonnes relations des deux pays et au Gouverneur général qui l'avait si bien reçu à Hanoï. M. Roume a répondu au maréchal avec beaucoup d'a-propos. Le lendemain matin à 7 h., le maréchal Sou, entouré de tout son état-major, est venu prendre congé et souhaiter bon voyage à M. le directeur des Colonies.

Dimanche, ces messieurs arrivaient à Langson enchantés de leur voyage et lundi matin, partaient en train spécial pour Phu-lang-thuong, où le résident les recevait à déjeuner.

Lundi soir, M. Roume est arrivé à Hanoï juste à temps pour prendre congé du gouverneur général qu'il doit retrouver en Annam.

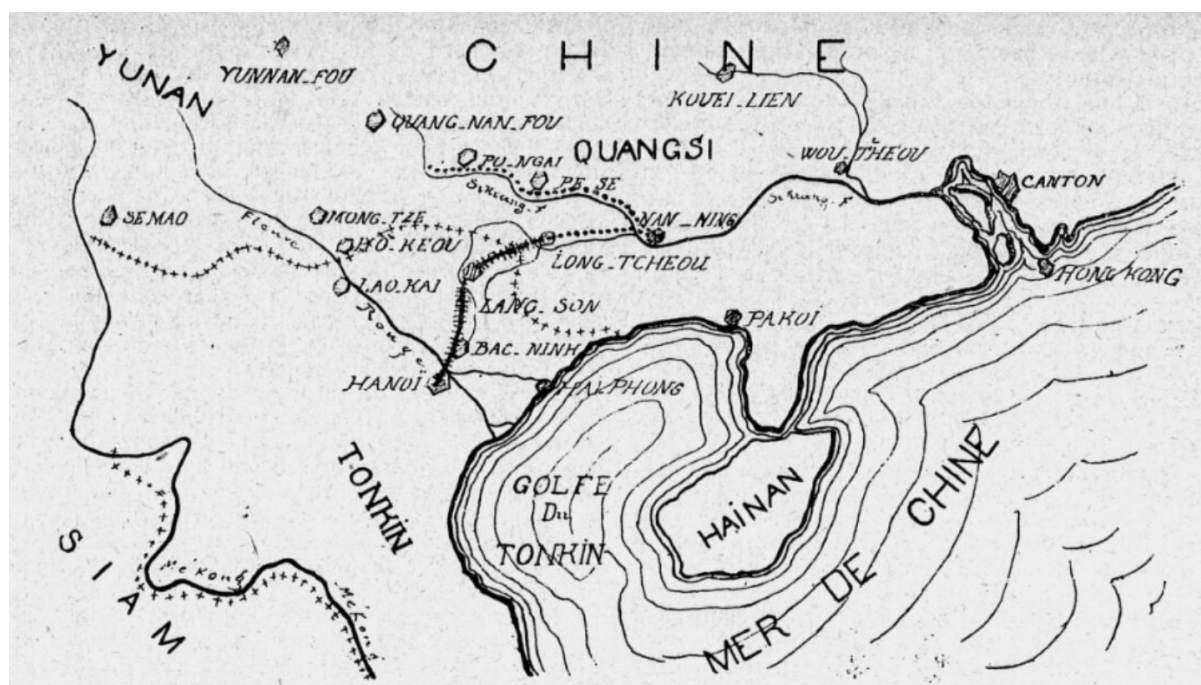
M. Roume est parti mercredi soir pour aller visiter les charbonnages.

Jusqu'à présent, tout fait bien augurer du voyage de M. le directeur des colonies et de la bonne impression qu'il emportera du Tonkin.

Ce sera une excellente chose pour nous d'avoir au Ministère un directeur qui pourra parler du Tonkin en connaissance de cause.

C. B.

Un chemin de fer antifrçais en Chine
CONSTRUIT PAR DES FRANÇAIS
(L'Écho des mines et de la métallurgie, 29 septembre 1898, p. 4141 s)
(L'Avenir du Tonkin, 5 octobre 1898)



Il se passe en ce moment, à notre frontière du Tonkin, un de ces faits desquels on ne sait si l'on doit rire ou pleurer. Rire parce que toute chose administrative a son côté

comique chez nous, — pleurer, car il s'agit des intérêts de notre colonie du Tonkin et de la France par conséquent.

La scène se passe entre le protectorat du Tonkin, le gouvernement représenté par ses agents en Chine et une compagnie française bien connue dont nous ne tairons pas le nom, car nos polémiques sont courtoises, j'ai nommé la compagnie de Fives-Lille. Il s'agit enfin du prolongement de la ligne ferrée de Hanoï à Langson en Chine.

Le vieux problème à résoudre, au point de vue du Tonkin, est le suivant : faire descendre par notre colonie, c'est-à-dire par la voie Hanoï-Haïphong, le trafic si important du Yunnan. C'est là l'objectif poursuivi par tous les conquérants du Tonkin, Francis Garnier, Dupuis, etc. C'est le rêve de notre occupation, car nous imaginons bien que c'est pour faire du commerce avec la Chine que nous avons pris le Tonkin ; sans cela ce serait une duperie historique. Nous devons donc faciliter le transit et le commerce chez nous, c'est-à-dire faire de la politique économique que j'appellerai *centripète* et non *centrifuge*. Nous n'avons, en effet, rien ou presque rien à envoyer en Chine, le commerce anglais saturant le marché par Hongkong et Canton. Cette ville, depuis la dernière concession de tout son delta aux Anglais, est devenue ville anglaise avec toutes les rivières navigables qui y aboutissent, y compris même celles qui côtoient ou pénètrent notre frontière du Tonkin. (Voir la carte).

Tout chemin de fer, dans cette région cantonaise vouée maintenant à l'influence anglaise par suite de la faute immense qui vient d'être commise, ne servira donc qu'à drainer des marchandises pour les rivières navigables, le Si Kiang, le Léou Kiang, le Choueï Kiang, le Long Tchéou (venant du Tonkin) et finalement pour Canton et Hongkong, c'est-à-dire pour les Anglais et non pour Haïphong, c'est-à-dire pour les Français.

Bref, une seule ressource nous est offerte, c'est d'aller, si cela est possible, avec un chemin de fer tonkinois ou des routes tonkinoises, vers la source même du trafic, c'est-à-dire au Yunnan, chercher les marchandises pour en établir chez nous le marché en évitant les fleuves navigables chinois contre lesquels il n'y a pas de concurrence possible.

Eh bien ! le chemin de fer. étudié, caressé par l'administration, violemment réclamé par Fives-Lille (qui veut faire un chemin de fer *per fas et nefas* en Chine, cela se comprend), est une voie économique centripète, qui va rejoindre *le plus vite possible une rivière* navigable anglo-chinoise pour amener les marchandises du Tonkin à Canton ! Comme si ces marchandises n'avaient pas par Haïphong le plus court chemin pour aller à Canton. Ainsi, faire un grand détour en chemin de fer avec 3 transbordements par suite des 3 différences d'écartement des voies, avec des déchargements sur jonques et des rechargements sur navires, tout cela pour éviter le plus court chemin par nos ports du Tonkin et par la mer, telle est la conception nouvelle chaudement préconisée. On avait à choisir entre Haïphong et Canton, on a choisi Canton.

Quant au trafic du Yunnan, nous ferons, comme on le verra, un embranchement en territoire chinois pour aller le cueillir et le porter religieusement encore à Canton.

Voilà la question posée. Prenons donc notre carte et voyons si ce que nous avançons est contestable ou exagéré.

De Hanoï à Langson, le chemin de fer existe ou va être terminé incessamment du côté d'Hanoï. Il a la voie de 0,60, comme on sait. Un tronçon est en construction de Langson à la frontière. Il est à la voie de 1 mètre.-Tout- cela est fait, n'en parlons plus.

Mais le projet de Fives-Lille, qui fait suite à cette ligne, consiste à aller retrouver avec une voie de 1 m. 45 (troisième écartement), le plus rapidement possible, nous l'avons dit,, une voie navigable allant à Canton, c'est-à-dire la ville de Nan-ning sur le Si-Kiang !

M. Brenier, l'éminent chef de la mission lyonnaise qui vient d'être nommé à la direction du commerce en Indo-Chine, affirme que cette ligne de Lang-Tchéou à Nan-ning peut à peine compter sur un transport de marchandises venant d'Haïphong vers

Langson, marchandises ayant une valeur intrinsèque de 5 millions de francs (si tant est que le Quang-Si et le Quang-Toung en aient besoin). C'est donc pour drainer 2 à 300.000 francs de transports, qu'on veut faire un chemin de fer de 150 kilomètres devant coûter 80 millions de francs !

Et ceux qui ont vu le pays entre Lang-Tchéou et Nan-ning ne tarissent pas sur sa grandiose horreur, sur ses rives escarpées et désolées, à tel point qu'en certains-endroits il n'y a même pas de chemin de halage au bord de la rivière pour les jonques... absentes du reste. Un plaisant s'est même écrié : Il n'y a que l'agencé Cook qui puisse utiliser cette ligne ! Ce sont les gorges du Tarn chinois.

*
* *

Mais Fives-Lille a un second projet plus malin qui corrige celui-là : c'est la deuxième ligne qui consiste à remonter le Si-Kiang à partir de Nah-hing, dans la direction du Yun-nan, jusqu'à Pe-Sé. Cette fois-ci, on transportera bien quelque chose puisqu'on va à la rencontre des fameuses marchandises du Yun-nan. Hélas ! M. Brenier déclare que la ligne apportera bien-du trafic, mais pour le fleuve et la voie de Nanning-Pakoï-Canton, et non pour la voie Nanning-Haïphong, trop onéreuse.

Mais il y a mieux encore. Comme les marchandises peuvent aussi bien descendre de Nanning vers Canton que remonter de Canton vers Nanning, les fameux 5 millions de tonnes, venant du chemin de fer Lang-Tchéou-Nanning ne viendront pas du tout puisqu'on pourra en amener de semblables tout bêtement de Canton à Nanning par la Si-Kiang. Ce sont donc encore les fleuves anglais qui en profiteront.

La première ligne Fives-Lille n'aura donc plus rien du tout à transporter et la ligne de Pe-Sé supprimera le trafic de celle de Lang-Tchéou. Ce sont deux chemins de fer qui se détruisent.

Finalement, il restera; un chemin de fer pour, les Chinois et pour les Anglais, mais construit par des Français... plus ou moins Belges, avec du matériel américain.

C'est ainsi que nous débiterons dans nos opérations de travaux publics en Chine !

*
* *

Nous venons de le démontrer, aucun intérêt français sérieux n'est en jeu dans cette opération. La ligne Langson-Nanhnning ne servira à rien. Elle est contraire aux intérêts du Tonkin et le protectorat lui est franchement hostile, croyons-nous. Elle ne peut que favoriser les intérêts anglais en leur apportant du trafic par les rivières où l'on transporte à si bon marché en Chine.

Et alors ? Si ni le Tonkin, ni la France, ni la Chine même — comme le prétend le maréchal Sou, le très distingué préposé chinois à l'exécution de la ligne Lang-Tchéou à Nanning,— n'ont d'intérêt dans cette ligne, qui donc est intéressé à sa construction ?

Fives-Lille évidemment.

On nous permettra de penser courtoisement qu'en cette occurrence, ce n'est pas tout à fait suffisant.

M. Delcassé, espérons-le, pensera comme nous. Quant à M. Doumer, c'est déjà fait.

Que tout cela donc se termine par une indemnité à Fives-Lille (qui pourrait bien ne plus désirer que cela) et qu'on en finisse.

Il est toujours temps, a dit un philosophe moderne, de ne pas faire une bêtise.

Francis LAUR.

Le chemin de fer de Hanoï à Lang-Tchéou
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 29 septembre 1898)

Notre article sur le chemin de fer de Fives-Lille en Chine indiquait la vraie solution : une forte indemnité est demandée par la grande Société de construction. En effet, le correspondant du *Times* à Hong-Kong, rapporte, d'après l'*Avenir du Tonkin*, que des difficultés se sont élevées au sujet du chemin de fer projeté de Hanoï à Lang-Tchéou, entre les représentants du concessionnaire qui est la Compagnie de Fives-Lille et les fonctionnaires chinois. Les concessionnaires menacent, paraît-il, d'abandonner leur projet et de réclamer une forte indemnité pour les travaux déjà faits et le temps perdu.

Nous indiquerons dans notre prochain numéro la nature de ces difficultés et nous verrons qui a tort, de Fives-Lille ou du maréchal Sou, le représentant chinois à Long-Tchéou.

FIVES-LILLE ET LA CHINE
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 1^{er} décembre 1898)

On se souvient de notre article intitulé: « Un chemin de fer antifrçais en Chine ». Nous y disions en concluant :

« Qui sait : Peut-être que tout cela se terminera par une demande d'indemnité de Fives-Lille à la Chine. »

L'événement a vérifié notre prédiction. Voici comment la Compagnie fait exprimer, ses doléances, par les journaux :

La Société « Fives-Lille » et les Chinois

Les représentants de la Société de Fives-Lille qui, depuis des mois, parlementent avec les fonctionnaires chinois chargés de les aider dans la construction du chemin de fer de pénétration, n'obtenant aucune solution et se trouvant dans l'impossibilité de commencer les travaux vont, dit-on, licencier leur personnel. M. le colonel Valières (*sic*) rentrerait en France et on annonce l'arrivée d'un des administrateurs de la Société qui viendrait pour tenter une dernière démarche.

D'après l'*Avenir du Tonkin*, il est plus que probable que si la Société de Fives-Lille n'obtient pas satisfaction, elle abandonnera l'affaire en se réservant, bien entendu, le droit de demander une grosse indemnité pour les constructions déjà faites et le temps perdu.

Le général Sou et d'autres personnes- de sa suite ne sont pas étrangères aux difficultés créées à notre Compagnie française.

Avec tout cela le temps passe, la ligne ne se construit pas et les Anglais avancent de l'autre côté; ils seront au coeur de la Chine avant que le premier coup de pioche soit donné à la frontière tonkinoise.

Eh bien ! nous sommes à même de donner sur cette affaire des renseignements nouveaux.

La preuve que Fives-Lille ne vise qu'une indemnité par voie diplomatique, c'est que, en vue de terminer à l'amiable un différend préjudiciable à la France, parce qu'il met en évidence notre impuissance dans le premier essai de voie ferrée en Chine, le gouverneur, M. Doumer, avait bien voulu s'interposer entre la Compagnie de Fives-Lille et le maréchal Sou, l'éminent représentant de la Chine.

Il avait été admis qu'un arbitrage serait institué, composé de M. Portier, ingénieur en chef des travaux pour la Chine, et M. le directeur général des travaux du Tonkin à Hanoï.

Le maréchal Sou, désireux d'en finir et non pas de chercher des difficultés à la Compagnie comme on l'insinue, avait accepté cet arbitrage.

C'est la Compagnie qui finalement l'a refusé et a déclaré qu'elle allait employer la voie diplomatique pour une demande d'indemnité.

Actuellement, M. le colonel Servière, représentant Fives-Lille, et M. Bertrand, général chinois, attaché à la personne du maréchal Sou au Kouang-si, un de nos compatriotes des mieux qualifiés, sont arrivés à Pékin, mais M. Bertrand a 15 jours d'avance sur M. Servière. Il appartient à M. Pichon de réparer les fautes dues au singulier engouement de son prédécesseur pour un chemin de fer absurde en pays désert, que nous avons qualifié du « chemin de fer antifrçais en Chine ».

À la place de M. Pichon, je proposerais l'arbitrage souverain de M. Doumer. Il serait probablement accepté d'emblée par le maréchal Sou, qui est un des hommes les plus intelligents de l'Empire du Milieu.

Mais c'est quand on mettra le nez dans les notes de Fives-Lille pour « frais kilométriques d'études » que l'on « se tordra » en France ! Le maréchal Sou ne résistera peut-être pas au plaisir de publier ce compte... « pharmaceutique ».

Francis LAUR.
