Publié le 27 avril 2025.
Dernière modification : 9 mai 2025.
www.entreprises-coloniales.fr

SYNDICAT FRANÇAIS DE TIENTSIN

LA CONSTRUCTION DE PORT-ARTHUR (1886-1891)

Jean Marie THÉVÉNET LE BOUL, mandataire

Ancien directeur des travaux publics de la Cochinchine (1878-1881)
Voir encadré.

Une mission en Chine
(*Le Voltaire,* 12 janvier 1886)

M. Thevenet ingénieur en chef des ponts et chaussées, vient d'être chargé par le gouvernement français d'une mission en Chine, laquelle intéresse au plus haut degré l'industrie française.

M. Thévenet a déjà passé plusieurs années en Cochinchine.

M. Léon Jauret, conducteur des ponts et chaussées, est désigné pour le seconder dans sa mission.

MM. Thévenet et Jauret s'embarqueront sur le paquebot qui partira de Marseille le 31 de ce mois. Ils se rendront à Tien-Tsin.

CHINE ET TONKIN
(*Le Messager du Midi,* 11 et 12 janvier 1886)

Paris, 10 janvier (6 h. soir).

MM. Thévenet, ancien ingénieur en chef à Périgueux, et L. Joret, conducteur des ponts et chaussées, chargés tous les deux d'une mission en Chine, s'embarqueront à Marseille le 31 janvier, à destination de Tien-Tsin.

SYNDICAT FRANÇAIS EN CHINE
(*Le Soleil*, 31 janvier 1886)

Au cours d’une conversation que publiait il y a quelque temps le *Journal des débats*, un « haut fonctionnaire chinois », après avoir constaté que, de toutes les nations occidentales, c’était encore la France qui inspirait aux Chinois la plus grande sympathie malgré la guerre récente, concluait ainsi :

— « La Chine un jour discutera les puissances dont elle subit le joug ; vous me demandiez quelle était notre politique, elle est tout entière dans ce programme : l'organisation de l'indépendance.

« Vous savez quels sont nos maîtres, vous pouvez pressentir alors quel pourra être le rôle de vos compatriotes ! »

Inutile de faire ressortir combien semble paradoxale cette sympathie du vaincu pour le vainqueur, car généralement après la lutte, chacun des belligérants accumule crimes sur fourberies pour les reprocher à son adversaire : voyez plutôt les Serbes et les Bulgares.

Mais si, au premier abord, on ne peut se défendre d'un sourire d'incrédulité, il faut reconnaître qu’une série d’événements récents sont venus confirmer le paradoxe du fonctionnaire chinois, en nous l’expliquant. Pendant la guerre franco-chinoise, le commerce avec la Chine s’est trouvé exclusivement entre les mains des Allemands, des Anglais et des Américains, qui, profitant de la situation, ont traité de puissance à puissance et non de vendeurs à acheteurs. Ils ne se sont pus contentés de majorer les prix d'une façon exorbitante, ils ont trompé les Chinois sur la qualité des fournitures, ne leur livrant — fort heureusement pour nous — que du matériel de guerre inférieur, le rebut des usines et des arsenaux, des armes d'ancien modèle et des poudres médiocres ou avariées.

C'est ce que le gouvernement chinois ne pardonne pas et ne peut oublier maintenant que la situation est redevenue normale et que, secouant sa torpeur dix fois séculaire, il est décidé à entrer comme le Japon dans la voie des réformes et à introduire les progrès de la civilisation occidentale.

Deux faits récents, la disgrâce de Li-Fong-Pao et l'échec du syndicat allemand, viennent de nous prouver que le gouvernement chinois n'a pas oublié ni pardonné. Li-Fong-Pao, ambassadeur de Chine à Berlin pendant la guerre, a été dégradé à son retour à Pékin ; ainsi que les journaux allemands l’ont d'abord annoncé, en jouant sur les mots, on lui a reproché une faute d'étiquette. Cependant, il ne s’agissait pas d'un accroc donné au cérémonial du Céleste-Empire. Li-Fong-Pao avait commis la même faute d’étiquette qu'un pharmacien qui, au lieu d'un sirop calmant donnerait à un malade un flacon de laudanum.

L'ambassadeur de Chine à Berlin avait conclu en Allemagne, pour les cuirassés chinois construits à Stettin notamment, des marchés de dupe ; mais, d'après les journaux anglais de Shanghaï, il paraît que si Li-Fong Pao laissait duper son gouvernement. il prétendait en tirer certains bénéfices, et qu’il avait recueilli à Berlin, en pots de vin, un joli magot, — en souvenir de sa patrie lointaine, sans doute !

Devant ces faits, il n’est pas besoin d’expliquer plus longuement l’échec du syndicat financier et industriel allemand, échec qu’annonçait il y a quelques jours une dépêche anglaise.

Nous apprenons, par contre, qu'il s’est formé un syndicat d’industriels français qui avec l’appui moral du gouvernement français et l’appui financier d'un grand établissement de crédit, va essayer de prendre la place des Anglais, des Allemands et des Américains sur le marché chinois.

La constitution de ce syndicat date de l’année dernière ; mais il avait été conçu sur des bases étroites, ne comprenant qu'un groupe d’industriels. En un mot, c’était un syndicat fermé.

M. de Freycinet, avant d'accorder l’appui du gouvernement, a exigé que cette association devint un syndicat ouvert : toutes les maisons françaises peuvent y adhérer.

Hier samedi, une mission du syndicat français s'est embarquée a Marseille a bord de l'*Ava* ; elle se rend à Tien-Tsin pour négocier avec le gouvernement chinois les travaux et chemins de fer à exécuter. À la tète de cette mission se trouve M. Thévenet, ingénieur des ponts et chaussées auquel le gouvernement français vient d'accorder à cette effet un congé et qui a quitté Paris hier soir.

M. Thévenet, au reste, a déjà fait ses preuves en Orient ; c'est lui qui a construit en Cochinchine le chemin de fer de Mytho et on nous rapporte que c'est un ingénieur de beaucoup de mérite ; voilà une innovation !

On semble enfin reconnaître en France que ce n'est pas des tètes brûlées et des fruits secs qu'il faut envoyer pour nous représenter à l'étranger, tandis que les Anglais et les Allemands envoient des hommes choisis et de talent.

Félix Dubois.

CHINE
(*Le Mot d'ordre,* 5 mai 1886)

Une Mission industrielle

Une mission industrielle française, composée de MM. Thévenet, ingénieur des ponts et chaussées, Guichard, ingénieur des constructions navales, et Léon Jauret, est partie le 18 mars de Shanghaï pour Tien-Tsin, où se trouvent déjà les membres du syndicat allemand. La mission française n'a aucun caractère officiel.

NOUVELLES D'OUTRE-MER
(*L'Économiste français,* 21 août 1886)

CHINE

Chine. — Nos derniers avis nous confirment la nouvelle télégraphique que les représentants des divers syndicats industriels européens et américains avaient enfin réussi à se faire donner quelques commandes sérieuses par le gouvernement chinois. Le général Wilson, chef de la mission américaine, a obtenu un contrat pour la construction d'un chemin de fer dans l'île de Formose et les Allemands ont déjà reçu quelques commandes. La mission industrielle française, dirigée par M. Thévenet, ingénieur en chef des ponts et chaussées, n'a pas non plus perdu son temps; elle a été chargée de la construction d'un pont en fer près du yamen du vice-roi et est en pourparlers pour les travaux de construction des docks et du port de Port-Arthur pour une somme de taels 800.000, soit un peu plus de cinq millions de francs. (Un télégramme nous a appris depuis qu'elle avait obtenu cette importante commande.) Les Chinois ont également acheté un petit chemin de fer Decauville, qui fonctionne depuis quelques semaines sur les quais de Tientsin.

Un de nos compatriotes, M. Dunoyer de Segonzac, ancien officier de marine, a été nommé par le gouvernement chinois directeur de la mission chinoise d'instruction en remplacement de M. Prosper Giquel, décédé au mois de février dernier. Son Excellence Tcheou, qui a conduit en Europe les jeunes officiers nouvellement débarqués, a remis à M. de Segonzac sa nomination officielle qui remonte aux premiers jours du mois de mars. Ancien sous-directeur de l'arsenal de Fou-Tcheou et plus tard de la mission chinoise, M. Dunoyer de Segonzac était naturellement désigné pour cette fonction, dans laquelle il pourra continuer les traditions de son prédécesseur dont il a été le principal collaborateur pendant près de vingt ans.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS
(*Le Messager de Paris*, 1er février 1887)
(*Le Journal des finances*, 12 février 1887)

……

En Chine, le Comptoir d'escompte, pour répondre au désir exprimé par le gouvernement français, a pris l'initiative de grouper les principaux établissements métallurgiques, de constructions navales, d'armements et de fournitures militaires. Le consortium ainsi formé, sous la direction d'un ingénieur distingué, M. Thévenet, s'est efforcé d'obtenir des débouchés pour l'industrie française. Grâce à l'énergie et à la persévérance de la mission, le consortium a obtenu les importants travaux de Port-Arthur, qui ne sont certainement que le début des grandes affaires dans lesquelles la France sera intéressée.

CHINE
(*La Petite Gironde*, 19 mai 1887)

On écrit de Tien-Tsin au *Temps* :

« M. Carrey, un des ingénieurs attachés à la mission française dirigée par M. Thévenet, ingénieur en chef des ponts et chaussées, est parti à la fin de mars pour la province de Chan-Tung. M. Carrey est chargé d'étudier les moyens de préserver le fleuve Jaune des terribles inondations qui désolent la région qu'arrose ce cours d'eau. »

Le parc aérostatique de Tien-Tsin
(*Le Phare de la Loire*, 16 janvier 1888, p. 1-2)

L'aéronaute Pillas-Panis, auquel le gouvernement du Céleste-Empire avait confié la mission d'organiser le parc aérostatique de Tien-Tsin, vient d'arriver à Marseille par le paquebot *Oxus*, courrier de l'Indo-Chine et du Japon.

Notre vaillant compatriote s'est tiré avec honneur de sa tâche et par un Français habitant Tien-Tsin, qui a suivi les travaux de l'aéronaute depuis son arrivée, le 8 avril 1887, jusqu'à son départ le 1er décembre dernier, j'ai pu avoir des détails intéressants et exacts sur l'introduction de l'art aérostatique en Chine.

Rien n'était prépare à Tien-Tsin pour recevoir le matériel complet apporté par l'aéronaute français. Aussi fallut il construire plusieurs hangars avec les faibles moyens dont on dispose dans le pays. Dès les premiers jours, du reste, notre compatriote eut à lutter contre la jalousie et la malveillance des colonies anglaise et allemande. Il faut dire que l'École militaire de Tien-Tsin est aux mains des Allemands, dont l'attitude habituelle est de contrecarrer l'influence française partout et pour tout. Les professeurs de l'École voyaient donc avec un déplaisir marqué, la mission confiée à M. Pillas-Panis, et il n'est pas de moyens qu'ils n'employèrent pour l'empêcher de mener son entreprise à bien. Médisances, menaces, etc., ils eurent recours à tout pour lui faire perdre la confiance des mandarins et du représentant du vice-roi à l'instigation duquel il avait été appelé en Chine.

Mais ces difficultés, loin d'ébranler le courage de M. Panis, ne faisaient qu'accroître son obstination et il considéra comme un devoir patriotique de persévérer.

La situation, ainsi établie, on ne tarda pas de s'apercevoir à l'École militaire de Tien-Tsin, qu'on avait affaire à un homme d'une énergie indomptable et capable de tout pour surmonter les difficultés qu'on lui susciterait.

C'est ce que confirme le fait suivant. Réclamant, dès les premiers jours, un abri pour ses deux ballons, qu'il craignait voir se détériorer par une exposition prolongée à la pluie et au soleil, il ne pouvait obtenir satisfaction, alors que les officiers allemands remisaient jusqu'à leurs canons. Un jour que ces derniers étaient à l'exercice, M. Pillas Panis n'hésita pas de garnir la remise de tout son attirail, et lorsque les artilleurs voulurent rentrer leurs pièces, il leur répondit : « Vos canons ne sont pas en sucre : ils peuvent donc supporter la pluie. Mon matériel, qui est fragile, se trouve à présent en sécurité, j'occupe la remise et j'y reste. »

Les mandarins donnèrent leur approbation à l'aéronaute ; ce fut là son premier succès.

Pendant ce temps la colonie anglaise continuait une sourde opposition contre notre compatriote. Il n'est pas jusqu'aux journaux de Shanghaï et de Hong-Kong qui lui étaient hostiles, tant nos concurrents, ou pour mieux dire, nos ennemis, s'unissent dans un acharnement commun pour combattre en tous lieux l'influence française.

Mais M. Pillas-Panis eut à lutter aussi contre des difficultés d'un autre genre, car il était entouré d'une bande de voleurs. Des Chinois lui enlevaient toutes les parties en cuivre de son matériel. Écrous, tuyaux, plaques, robinets, etc., tout cela était pris pour de l'or par les bandits à longue queue et, pour faire respecter son bien, l'aéronaute dut souvent faire le guet et administrer une série de corrections des plus sérieuses. Il employait pour cela un solide bambou qu'il manœuvrait avec plus de dextérité et de force que les mandarins eux mêmes.

Ensuite, son matériel fut respecté. Quarante hommes, élèves officiers de l'école lurent dressés à la manœuvre des ballons captifs, car c'est en vue de les utiliser en temps de guerre que le gouvernement chinois a voulu avoir des aérostats. M. Pillas-Panis faisait des cours, secondé par un interprète, Tseng-Kang, attaché à la personne du roi du Petchili, Li-Houng-Shang.

La première expérience eut lieu le 2 octobre. Dans le délai de trois heures sept minutes, le matériel aérostatique au complet était sorti de son hangar et le ballon se trouvait gonflé. Plus de 200.000 personnes étaient accourues pour cette première ascension au succès de laquelle les Chinois croyaient peu, du reste : et lorsque le ballon magnifiquement pavoisé aux couleurs françaises et chinoises, s'éleva de terre, ce ne fut pas dans la foule un sentiment de joie, mais de stupéfaction et, en quelque sorte de terreur, qui se manifesta. Des individus fuyaient ; d'autres se roulaient à terre en hurlant : tous croyaient à une intervention du dieu des éléments et s'attendaient à voir le ballon disparaître et l'aéronaute trouver la mort dans un cataclysme.

Comme bien on pense, il n'en fut rien, et M. Pillas-Panis, commandant tout d'abord la manœuvre au sifflet, et la continuant à l'aide d'un fil téléphonique (système Gower) s'éleva jusqu'à la hauteur de 300 mètres, d'où il redescendit sans encombre.

Les ascensions continuèrent. À la deuxième, M. Thévenet, ingénieur des ponts et chaussées, chef du syndicat industriel français en Chine, prit place dans la nacelle ; à la troisième, ce fut Mme Dausque, femme d'un ingénieur attaché au même syndicat ; puis un mandarin, envoyé par l'empereur de Chine, se risqua dans les airs, sur l'ordre formel de son souverain. Le malheureux était en proie à une terrible venette. Aussi ce qu'il fit dans la nacelle je ne puis vous le raconter.

On dit en France que la peur serre le ventre : en Chine, ça le relâche. C'est pourquoi le pauvre mandarin atterrit vivant, mais malpropre.

Il fallut plusieurs exemples encore pour rassurer les Chinois, qui ne devinrent confiants que lorsque le général Chu se fut risqué, à son tour, dans les airs. Dès ce moment, c était à qui accompagnerait l'aéronaute français.

La dernière ascension dirigée par lui eut lieu le 27 novembre ; mais M. Pillas-Panis a laissé à Tien-Tsin un personnel parfaitement capable de les continuer.

Le matériel laissé à l'École militaire se compose de deux ballons de 600 et de 3.000 mètres cubes ; d'un treuil excessivement ingénieux pour enrouler et dérouler les câbles des ballons captifs, et d'un générateur d'hydrogène installé sur un chariot. Ces appareils, construits à la perfection sur les données de M. Yon, de Paris, ont fonctionné sans le moindre dérangement, et assurent encore, au parc aérostatique chinois, un long et utile usage.

De la hauteur de 300 mètres à laquelle s'élève le ballon captif, on aperçoit les collines de Pékin, situées à 26 lieues de là : la mer Jaune ; le fleuve Jaune et les immenses marécages formés par ses derniers débordements, qui ne firent pas moins de trois millions de victimes, en août dernier.

Le fleuve, endigué par des murailles de sept mètres de hauteur, retombait de chaque côté en torrents impétueux qui ravagèrent le pays sur une étendue immense. Tien-Tsin fut même sérieusement menacé.

M. Pillas-Panis rentre donc en France après un succès complet. Il faut le féliciter de son énergie et de sa réussite, qui n'est rien moins qu'un succès national, une victoire pacifique mais réelle de l'influence française en Chine.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS
(*Le Messager de Paris*, 20 janvier 1888)
(*Le Journal des débats*, 11 février 1888)

……

Tout en s'occupant de ses affaires courantes, le Comptoir étudie des opérations de longue haleine qui peuvent lui créer pour l'avenir un nouvel et fructueux champ d'activité. C'est ainsi qu'il a pris l'initiative d'un syndicat d'établissements métallurgiques et de constructions navales qui, sous la direction de M. Thévenet, s'efforce d'obtenir en Chine des débouchés pour l'industrie française. La mission à la tête de laquelle se trouve cet ingénieur a obtenu les grands travaux de Port-Arthur. Ces travaux, poussés avec activité, seront terminés à la fin de cette année. D'autres entreprises du même genre seront, tout le fait prévoir, confiées à la mission, et l'outillage qu'elles nécessiteront sera demandé, bien entendu, à l'industrie française.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS
Rapport à l'assemblée générale ordinaire des actionnaires du 28 janvier 1888
(*Le Capitaliste*, 2 mai 1888)

……

Après les détails que nous avons donnés l'an dernier sur la mission de l'industrie française en Chine, nous regretterions de passer sous silence cette importante création. Nous sommes heureux de vous dire que M. Thévenet, le chef de la mission, semble avoir pris auprès du gouvernement chinois une situation conforme à ce que nous pouvions espérer de ses éminentes qualités et de la puissance des établissements métallurgiques qu'il représente.

Les grands travaux de Port-Arthur, dont le gros œuvre sera prochainement terminé, seront parachevés à la fin de l'année qui vient de s'ouvrir.

Nous avons des raisons de croire que d'autres entreprises du même genre seront confiées à la mission et que le gouvernement chinois sera ainsi amené à demander à

l'industrie française une grande partie de l'outillage nécessaire pour l'exécution des projets poursuivis.

Vous vous joindrez à nous, messieurs, pour envoyer un cordial encouragement aux travailleurs infatigables qui, malgré les difficultés, les périls du climat et l'éloignement de la mère patrie, luttent avec énergie pour l'intérêt national.

LA CHINE ET SON AVENIR
(*Le Messager de Paris*, 2 octobre 1888)

Il n'y a pas bien longtemps, un de nos gouvernants traitait les Chinois de « quantité négligeable ». Comme on a pu s'en convaincre par la suite, le mot était tout à fait faux. Mais le Français aime peu à s'expatrier, et il s'en tient encore aux différents récits de voyageurs qui ont vu ou, en général, qui ont cru voir la Chine.

Jusqu'à présent, on considérait chez nous les Chinois comme absolument opposés aux idées et aux inventions nouvelles ; c'est une erreur profonde. Tous les ans, on remarque chez eux une progression très sensible à tous les points de vue. Comme tous les peuples de l'Extrême-Orient, les Chinois ont une rare puissance d'assimilation et les progrès de toute nature qu'ils ont faits depuis l'entrée des Européens chez eux méritent une sérieuse attention.

Certes, leurs progrès sont lents, mais ils avancent, avec mesure. Un grand nombre de nos inventions sont appliquées chez eux, notamment le télégraphe, la navigation à vapeur, l'exploitation des mines suivant les procédés les plus récents. Les chemins de fer même ont fait leur apparition en Chine ; on y fabrique également des armes se chargeant par la culasse, ce qui demande des connaissances spéciales, un outillage perfectionné et d'habiles ouvriers.

L'organisation militaire n'a pas été mise de côté, et l'un des premiers soins des Chinois a été de créer une flotte à vapeur et de mettre en état de défense un certain nombre de localités du littoral. Les étrangers ont été appelés à élever un certain nombre de ces ouvrages fortifiés. Actuellement, un ingénieur français, M. Thévenet, est chargé de la construction de Port-Arthur, près du Pei-ho.

En définitive et à y regarder de près, on peut se demander si ces Chinois, réputés stationnaires, ne font pas plus de progrès qu'il ne conviendrait pour l'intérêt exclusif des Européens.

Au point de vue de la puissance militaire des Chinois, la Chine d'aujourd'hui est loin de ressembler à celle de 1860. Les vainqueurs de Palikao ne reconnaîtraient plus l'armée nouvelle. Les troupes chinoises de certaines provinces sont actuellement bien armées et ont un commencement de sérieuse organisation. Si elles étaient bien commandées, elles pourraient, dans un avenir prochain, figurer sans trop de désavantage sur un champ de bataille et défendre avec honneur les frontières de leur pays.

En tous cas, l'heure ne paraît pas éloignée où ces masses énormes, numériquement supérieures à toutes les forces armées de l'Europe réunies, auront subi une transformation essentielle dans le sens du progrès moderne. C'est alors, dira-t-on peut-être, qu'il faudra compter avec la Chine. Attendre ce moment pour veiller à nos intérêts serait nous exposer à des surprises désagréables. Le terrain que nous aurions ainsi perdu par notre faute, d'autres, plus vigilants, l'auraient gagné.

Le Chinois a une qualité, c'est la ténacité. Ce qu'il entreprend, il le poursuit jusqu'au bout et souvent cette ténacité force le succès. C'est surtout au vue commercial que cette qualité est développée ; partout au Tonkin et en Annam, le commerce est entre les mains des Chinois. Ils sont également banquiers et réalisent des bénéfices considérables.

Une seule chose est bizarre : nous voulons parler de la tendance du peuple chinois à l'émigration. Ce fait est d'autant plus curieux que la Chine est un pays essentiellement agricole et dont la fécondité permet de nourrir largement une population de plusieurs centaines de millions d'habitants. De plus, l'agriculture fournit encore les principaux articles d'exportation : le thé, le riz et la soie. La Chine proprement dite compte plus de 4.000.000 de kilomètres carrés et par suite de sa position géographique, elle a le privilège de renfermer dans le même territoire les cultures les plus variées. Ajoutons à ces dons naturels la culture intensive, un labeur obstiné, une expérience consommée et on s'explique aisément la situation florissante de l'agriculture chinoise.

On comprend d'autant moins la propension à l'émigration qui se manifeste à un tel degré dans le peuple chinois que les États-Unis et l'Australie, comme on le sait, ont été obligés de prendre des mesures vis-vis de cette invasion de la race jaune. Cet exode a commencé en 1860, c'est-à-dire au lendemain de l'expédition française. En Californie, notamment, on compte plus de 100.000 Chinois. Tenaces, laborieux, se contentant de peu, ils amassent lentement une certaine somme et alors ils retournent chez eux.

Il ne faut pas s'y tromper : la Chine est un pays à surveiller à tous les points de vue, non pas bien entendu au point de vue des dangers qu'elle peut nous faire courir, du moins pour le moment, mais elle peut offrir à notre commerce d'utiles débouchés. Depuis fort longtemps, le pays était resté immobile ; il semble toucher maintenant à une ère d'activité et de prospérité. Il faut que nous sachions profiter de notre voisinage et ne pas nous laisser devancer par une autre nation, comme cela s'est produit si souvent déjà.

J. RAUBERT

ORDRE IMPÉRIAL DU DRAGON D'ANNAM
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 avril 1889)

CROIX CIVILES
Officiers

Thévenet. ingénieur des ponts et chaussées, directeur de la mission industrielle française à Tientsin.

NOS TÉLÉGRAMMES

DÉPÊCHES HAVAS ET SERVICES PARTICULIERS DU *SIÈCLE*
(*Le Siècle,* 9 juin 1889)

Marseille, 8 juin.

Le paquebot *Iraouaddy*, courrier de Chine, est arrivé cette après-midi. Parmi les passagers se trouvaient : MM. Thévenet, directeur des constructions de Port-Arthur…

TRIBUNAUX DE COMMERCE

TRIBUNAL DE LA SEINE
Présidence de M. Morel-Thibaut.
Audience du 9 avril 1890
(*La Loi*, 4 mai 1890, p. 2, col. 2-4)

SYNDICAT. — LIQUIDATION. — OPÉRATIONS. — DÉPENSES. — PARTICIPATION, — SOCIÉTÉ ADHÉRENTE. — TIERS. — ENGAGEMENTS. — MANDATAIRE DU SYNDICAT. — RATIFICATION (DÉFAUT DE).

Un syndicat en liquidation, comme toute société, se survit pour les besoins de sa liquidation, et ses membres restent entièrement liés jusqu'à la fin de la liquidation.

Le comité de liquidation et a fortiori *les syndicataires ont qualité pour réclamer aux adhérents leur participation aux dépenses nécessaires à une opérations de la liquidation.*

Une société adhérente au syndicat est tenue, dans la limite de sa participation, des engagements régulièrement pris vis-à-vis des tiers par le mandataire du syndicat, alors même que de pareils engagements seraient contraires aux statuts de la société.

Et la société ne saurait opposer le défaut de ratification par elle de ces engagements, alors que cette ratification a été faite par le comité de direction du syndicat aux termes des pouvoirs à lui conférés par le règlement syndical.

(Comptoir d'escompte et autres c. Société des hauts-fourneaux, forges et aciéries de Denain et d'Anzin).

Ainsi jugé dans les termes suivants :

Le tribunal,

Attendu que les demandeurs exposent que la Société des hauts-fourneaux, forges et aciéries de Denain et d'Anzin, admise, sur ses sollicitations, à faire partie du syndicat de la mission de l'Industrie Française en Chine, a, de pleine connaissance de cause, accepté le règlement du syndicat, et ratifié le mandat confié en 1886 par le Comptoir d'Escompte, à l'ingénieur Thévenet ;

Qu'à un certain moment, l'établissement précité ne pouvant continuer la direction de cette mission dont il avait pris la charge, la majorité des adhérents du syndicat, réunis en assemblée générale à la date du 26 mars 1889, a résolu de constituer un comité de liquidation pour prendre toutes mesures utiles à l'achèvement des opérations en cours ;

Que, pour couvrir les dépenses nécessaires, ledit comité, à la date du 6 avril 1889, a décidé un appel de fonds de 1.000 francs par part ;

Que tous les syndicataires, sauf la société de Denain et d'Anzin et les sieurs Bing et Cie, ont répondu à cet appel de fonds ;

Que, malgré de nombreuses réclamations amiables, la société défenderesse, au mépris des engagements pris par elle au moment de son entrée dans le syndicat, s'est toujours refusée et se refuse encore à s'exécuter ;

Qu'il convient de l'y contraindre, en l'obligeant à raison des 10 parts qui lui ont été attribuées, au paiement de la somme de 10.000 fr., l'objet du litige ;

Attendu qu'à l'appui de sa résistance, la société défenderesse soutient, tout d'abord, que, seul, le Comptoir d'escompte était, aux termes du traité Thévenet, chargé de faire toutes les avances pour couvrir les frais de la mission ;

Que c'est donc cet établissement qui pourrait, à l'exclusion de tous autres, après avoir fourni ses comptes, réclamer le montant de ce qui peut être dû, de ce chef, par syndicataire, au prorata des parts souscrites ;

Que, par suite, les demandeurs n'auraient pas qualité pour agir ;

Que, de plus, leur demande est non recevable comme ayant, en réalité, pour but de les faire participer à des dépenses nouvelles engagées depuis la dissolution du syndicat, malgré les protestations d'icelle ;

Et subsidiairement qu'en admettant même que la réclamation formulée soit destinée à faire face à des dépenses anciennes ou nécessaires pour remplir les engagements du syndicat, les demandeurs n'auraient pas davantage qualité pour agir dans cette circonstance ;

Mais attendu, d'autre part, qu'il n'est nullement question, en fait, de remboursement d'avances, faites à la mission par le Comptoir d'Escompte, pour compte du syndicat ;

Que, d'autre part, les débats et les pièces produites établissent que, loin de s'appliquer à des dépenses nouvelles engagées depuis le 31 décembre 1888, date de la dissolution du syndicat, le versement réclamé est uniquement destiné à faire face aux paiements nécessités par l'achèvement des travaux en voie d'exécution, à la date sus indiquée ;

Que, vainement la société défenderesse fait plaider qu'elle ne saurait être obligée au delà de la durée du syndicat ;

Qu'en effet, s'il est vrai qu'à partir de la date précitée, le syndicat ayant cessé d'exister ne pouvait entreprendre des opérations nouvelles, ce que, du reste, il a évité de faire, il n'est pas moins constant que ledit syndicat se survit pour les besoins de sa liquidation, et que ses membres restent entièrement liés jusqu'à la fin de cette liquidation ;

Et attendu qu'un comité de liquidation a été régulièrement nommé dans l'assemblée générale des adhérents du syndicat, à la date du 26 mars 1889 ;

Que, comme sans nul doute, ledit comité eût été en droit de réclamer aux adhérents leur participation aux dépenses nécessaires, aux opérations de la liquidation et, *a fortiori*, les syndicataires eux-mêmes, se joignant aux membres de ce comité, ont qualité pour agir dans la circonstance contre leurs commandants ;

D'où il résulte qu'à tous égards, les objections de forme soulevées par la compagnie défenderesse, et tirées soit du défaut de qualité, soit de la non recevabilité de la demande, doivent être rejetées ;

Au fond,

Attendu que la société de Denain et d'Anzin, se basant sur les conditions du traité Thévenet et du règlement du syndicat, prétend qu'elle s'est uniquement engagée à participer, comme tous les autres adhérents, aux frais de la mission ;

Qu'étant libre d'accepter ou de refuser les commandes qui lui étaient transmises par le comité de direction, elle n'a jamais entendu être responsable d'entreprises considérables, comme celles du Port Arthur, dont elle n'a jamais été informée ;

Que, du reste, ses statuts s'y opposant formellement, elle n'aurait pu les ratifier ;

Qu'en conséquence, elle ne saurait être obligée à entrer pour une part quelconque dans les dépenses de la dite opération, qui doivent rester à la charge de ceux qui l'ont acceptée, et demande qu'il lui en soit donné acte :

1° Dans le cas où le tribunal jugerait contrairement à la prétention, de ce qu'elle fait toutes ses réserves concernant le recours en garantie qu'elle entend exercer contre les membres faisant partie du comité de direction ;

2° De ce qu'elle est et a toujours été prête à participer aux frais de la mission, dans la mesure et les limites prévues au § 11 de l'acte syndical ;

Mais attendu que le règlement du Syndicat de la Chine, auquel, lors de son admission, la société défenderesse a déclaré adhérer sans réserves, stipule, en son article que le syndicat a pour objet : « d'obtenir soit du gouvernement chinois, soit des administrations provinciales et municipales soit des particuliers, des entreprises de travaux publics ou particuliers et des commandes de matériel de toute nature ;

Que, pour atteindre ce but, une mission a été envoyée en Chine, sous la direction d'un sieur Thévenet, ingénieur en chef des ponts et chaussées ;

Que l'article 2 du dit règlement est ainsi conçu : « Tous les participants déclarent avoir pris connaissance du traité passé à cet effet entre le Comptoir d'escompte de Paris et le dit sieur Thévenet, le 2 janvier 1886, et accepter les clauses et conditions de ce traité, ils s'engagent à participer aux frais de la mission dans la proportion des parts souscrites par chacun d'eux. La durée du syndicat est limitée à trois ans, du 1er janvier 1880 au 31 décembre 1888. »

Attendu que le traité Thévenet, auquel il est fait allusion, constituait, tout d'abord, ce dernier mandataire du Comptoir d'escompte et d'un certain groupe d'établissements industriels pour lesquels le Comptoir s'était porté fort ;

Que, lors de la formation du syndicat, ainsi que, du reste, cela ressort tant de la lettre que de l'esprit du règlement, le sieur Thévenet devenait le seul mandataire de tous les adhérents, et pouvait, par suite, valablement les engager dans les limites des pouvoirs qui lui avaient été conférés ;

Attendu que, conformément aux clauses de l'art. 1er de son traité, le sieur Thévenet était chargé de poursuivre l'étude et l'obtention de deux sortes de travaux :

1° Des entreprises spéciales de fournitures de matériel et d'appareils de diverses natures, tels que matériel naval de guerre de toutes forme, d'artillerie de terre et de mer, matériel fixe et roulant de chemin de fer, charpentes métalliques, etc. ;

2° Des entreprises générales à forfait, ou sur une série de prix de travaux publics, tels que construction et exploitation de chemins de fer. de ports, de bassins, etc., comprenant à la fois des terrassements, maçonneries, constructions métalliques, etc. ;

Attendu que les termes nets et précis du règlement et du traité suscités ne peuvent laisser aucun doute dans leur interprétation en ce qui concerne la nature et l'importance des engagements que pouvait prendre, au nom des syndiqués, le sieur Thévenet, leur mandataire ;

Que la société défenderesse est donc mal fondée à soutenir qu'elle n'a jamais compris qu'elle pût être tenue à participer à des entreprises générales comme celles visées au § 2 de l'article 1er du traité Thévenet ;

Qu'il importe donc peu que de pareils engagements soient contraires aux statuts de la société défenderesse. ainsi que cette dernière l'affirme, sans en justifier, toutefois ;

Que, s'il est vrai que, pour les commandes de matériel à elle attribuées par le comité de direction, son droit à les refuser était incontestable, il n'en est pas moins certain que, pour les entreprises générales comme celle de Port-Arthur, elle se trouvait, comme tous les autres adhérents, dans la situation d'un mandant pouvant être régulièrement engagé vis-à-vis des tiers par son mandataire, dans les limites mêmes du mandat à lui confié ;

Et attendu que ladite société a déclaré accepter les conditions du règlement du syndicat et celles du traité Thévenet ;

Qu'elle doit donc être rappelée au respect de ces conventions ;

Attendu, au surplus, qu'elle ne peut exciper davantage de son ignorance des agissements du syndicat ;

Qu'il lui appartenait, en effet, soit de demander à avoir un délégué au sein du comité de direction, soit de prendre communication des procès-verbal des assemblées dudit comité ;

Et attendu que les articles 17 et 18 du règlement syndical déterminent le mode de nomination, le nombre de ses membres et les attributions du comité de direction :

Qu'il est stipulé que ce comité est chargé de gérer les intérêts de la mission ;

Que les décisions sont prises à la majorité des voix et obligent les participants ;

Qu'il est établi que, dans sa séance du 22 octobre 1886. le comité de direction a valablement ratifié le traité passé entre le vice-roi de Chine et le sieur Thévenet, agissant comme mandataire du syndicat pour l'exécution des travaux de Port-Arthur ;

Que ces travaux rentrent bien dans les conditions prévues au § 2 de l'article 1er du traité Thévenet ;

Que, par suite, sans qu'il y ait lieu de s'arrêter, ni avoir égard aux réserves et aux offres formulées par la société défenderesse, en ses conclusions motivées, il convient de reconnaître et de décider que ladite société doit être tenue de participer dans la proportion des parts inscrites par elle, non seulement aux frais de la mission, mais encore aux dépenses de l'entreprise de Port-Arthur ;

Et attendu que l'appel de fonds fait par le comité a bien pour objet le paiement de fournitures et de frets destinés à l'achèvement de Port-Arthur, ainsi que le règlement des salaires du personnel attaché tant à la mission qu'à la direction des travaux dudit port ;

Qu'en l'état, il échet de faire droit à la demande et d'obliger la société défenderesse au paiement de la somme réclamée ;

Par ces motifs,

Sans s'arrêter ni avoir égard aux réserves ni aux offres de la Société de Denain et d'Anzin ;

Condamne ladite société à payer aux demandeurs, ès qualités, la somme de 10.000 fr., avec les intérêts de droit ;

Et la condamne, en outre aux dépens.

(Plaidants : Mes Houyvet et Richardière, agréés.)

Nouvelles maritimes et coloniales
(*Le Temps*, 11 mai 1890, p. 1, col. 5)

M. Taton [1], ingénieur de 2e classe des constructions navales, est détaché auprès du gouvernement chinois pour diriger les travaux de Port-Arthur, le grand arsenal du golfe du Petchili.

L'EMPRUNT CHINOIS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 28 octobre 1890)

On lit dans l'*État* au sujet de l'emprunt chinois :

« Parmi toutes les chinoiseries publiées à tort et à travers par les syndicats intéressés sur l'emprunt du Céleste Empire, il n'y a rien de sérieux ni d'exact. La situation n'a pas changé ; elle est toujours celle que nous avons indiquée ; on attend un ordre précis de Pékin. Des offres ont été faites à la légation de Chine de Paris, puisque l'on considère M. le général Tcheng-Ki-Long comme seul chargé de cette opération, ce qui pourrait bien être vrai. Il y en a des frères Baring, de MM. de Rothschild, de M. de Soubeyran [Banque d'escompte de Paris], de la Banque de Paris, avec le Creusot et Fives-Lille (ceux-là veulent tout : l'emprunt, la fourniture du matériel et les travaux du chemin de fer mandchourien), etc. MM. Thévenet, ingénieur ; Devriès, ancien organisateur de cercles, se démènent comme des bons diables. C'est à qui prendra la corde et arrivera bon premier.

« Toutes ces propositions sont entassées sur un bureau et, nous le répétons, on attend les ordres précis qui ne peuvent tarder à arriver de Pékin. Jusqu'à présent, rien n'a été conclu ni arrêté, pas plus à Londres qu'à Berlin ou à Paris.

« En attendant, des nouvelles fantaisistes se produisent, ce sont des ballons d'essais, rien de plus. »

DÉPÊCHES TÉLÉGRAPHIQUES
des correspondants particuliers du *Temps*

---

[1] Henri-Paulin Taton (Lametz, Ardennes, 21 janvier 1846-Paris XVIIe, 30 octobre 1919) : polytechnicien, ingénieur du génie maritime, ancien directeur de l'arsenal de Saïgon (1881-1887). Voir encadré.

(*Le Temps*, 23 novembre 1890)

Tien-Tsin, 21 novembre.

Les travaux de Port-Arthur qui sont exécutés sur les plans de M. Thévenet, ingénieur en chef des ponts et chaussées, viennent d'être reçus par les hauts mandarins délégués de Li-Hung-Chang, vice-roi du Petchili.

La forme de radoub a été éprouvée avec plein succès par l'échouage du cuirassé le Ping-Yuen.

Le vice-roi du Petchili avait prié auparavant des officiers étrangers de lui donner leur avis sur les travaux de Port-Arthur. Ces avis avaient été très favorables à l'entreprise.

L'ARRIVEE DE L' « OXUS »
(*Le Soir*, 28 août 1892, p. 2, col. 2)

Le paquebot français *Oxus*, courrier de Chine et du Japon, est arrivé à Marseille hier soir, à cinq heures et demie, ayant à son bord 123 passagers, dont une vingtaine de militaires.

On remarque parmi les passagers : MM. Taton, ingénieur principal, venant de Shanghaï où il avait été envoyé en mission par le gouvernement…

GRAVES ACCUSATIONS
(*La Libre Parole*, 30 juillet 1893)

Pots-de-vin diplomatiques. — M. Ristelhueber et le Comptoir d'escompte. M. Bourée accusé de trahison. — Déclarations de M. Paul Bœll.

Sous le titre : les *Scandales du quai d'Orsay*, M. Paul Bœll, qui revient de passer trois années en Chine où il était chargé d'une mission scientifique, publie chez l'éditeur Savine un livre rempli des plus graves accusations contre plusieurs hauts fonctionnaires.

Il prend d'abord à partie M. Ristelhueber, ancien consul de France à Tien-Tsin, qu'il accuse nettement d'avoir touché plusieurs pots-de-vin par l'intermédiaire de M. Thévenet, ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui représentait alors en Chine les intérêts d'un syndicat industriel et financier, à la tête duquel se trouvait le Comptoir d'Escompte. M. Bœll produit à l'appui de ses assertions plusieurs lettres et un relevé des livres du syndicat de Tien-Tsin, le tout, il faut en convenir, assez probant.

Mais, les accusations les plus graves sont portées contre M. Bourée, ancien ministre à Pékin, actuellement ministre à Bruxelles, et dont il est question, paraît-il, pour remplacer M. Decrais à Vienne.

……

LES SCANDALES DU QUAI D'ORSAY

CHEZ M. THÉVENET
(*L'Événement*, 1er août 1893)

Nous avons donné hier l'analyse d'une brochure où M. Paul Boell accuse successivement de corruption trois de nos anciens chargés d'affaires en Extrême-Orient : MM. Ristelhueber, Bourée et Lemaire.

Le premier, alors consul de France à Tien-Tsin, se serait laissé corrompre par les syndicats représentant la mission d'industrie française en Chine en 1886, et aurait reçu, sous différents prétextes, plus de 80.000 francs de pots-de-vin pour faciliter à cette mission l'accès du marché chinois. M. Boell donne à l'appui la correspondance échangée entre M. Denfert-Rochereau, président du Comptoir d'escompte et du syndicat en question, et M. Thévenet, ingénieur en chef des ponts c-chaussées, chef de la mission d'industrie française en Chine.

C'est ce dernier que nous avons pu voir hier et qui nous a fourni les détails les plus complets sur le « scandale » dont il s'agit.

— Il ne faut voir dans la publication de cette malpropre brochure, nous a dit M. Thévenet, qu'un retour offensif de M. Boell contre nous.

» Sa première accusation a été adressée, il y a dix huit mois déjà, au ministre des affaires étrangères, M. Ribot. Pour ce qui me concerne, je n'ai pas eu de peine à me justifier auprès de mon supérieur hiérarchique. Quant à l'enquête régulière concernant M. Ristelhueber, elle a eu lieu à ce moment et vous savez ce qu'il en est résulté : le ministre a reconnu que, au lieu de 83.000 francs, le consul de Tien-Tsin avait reçu exactement 20.000 francs dont notre comptabilité justifiait parfaitement l'emploi et qui ne récompensait que très insuffisamment le précieux concours de M. Ristelhueber. Néanmoins, le ministre a cru devoir reprocher à ce diplomate de ne point l'avoir avisé de cette situation un peu particulière, et M. Ristelhueber a dû subir le retrait d'emploi. J'ajoute que, désolé de la tournure qu'avaient prise les choses, il s'est empressé de restituer les 20.000 francs au syndicat.

» Et, de fait, quand j'ai proposé â M. Denfert-Rochereau — car je ne renie pas du tout la correspondance qu'invoque M. Boell — de rémunérer notre consul appelé à nous rendre les plus grands services, le directeur du Comptoir d'escompte me répondit que ce diplomate n'avait rien à redouter du côté du ministère, car lui-même se chargeait d'en référer à M. Ribot. Mon ami Ristelhueber n'avait-il pas lieu de se croire exempt de tout reproche !

» Quoiqu'il en soit, je proclame hautement que c'est le consul de Tien-Tsin qui nous a introduits au sein du marché chinois, que, grâce à lui qui connaissait à fond la langue, les mœurs et aussi les personnalités du pays, nous avions en trois ans acquis ce marché à la France, triomphant pleinement dans la lutte économique contre l'Allemagne et l'Angleterre, emportant cinq millions d'affaires là où les Anglais n'en faisaient pas cinq mille et les Allemands n'en faisaient plus du tout. Voilà quelle était la portée patriotique de notre œuvre, voilà où M. Ristelhueber nous a courageusement aidés, donnant son intelligence, son argent (il a dépensé plus que nous ne lui avons jamais donné), s'initiant à nos travaux, traduisant lui-même toutes nos pièces, payant de sa personne sans compter.

» Pensez-vous que ce soit là œuvre indigne d'un consul français ? Que n'en est-il ainsi des autres représentants diplomatiques de la France ! Ce n'est pas en Angleterre que l'on négligera l'action des consuls et des ministres plénipotentiaires quelconques sur les marchés. L'intérêt économique en dépend pour les deux tiers.

» Et en Chine, pour ce qui nous concerne particulièrement, l'intérêt politique s'y rattachait directement. Car le vice-roi Li-Hung-Tchang, — avec lequel Ristelhueber était devenu tout à fait intime, — était le frère de Li-Hung-Tchang, gouverneur des deux provinces limitrophes du Tonkin, où, vous le savez, grand était le rôle que ce dernier pouvait jour dans l'œuvre de la pacification.

» C'est donc à tous les points de vue un acte antipatriotique qu'a commis M. Boell en faisant ses prétendues dénonciations, en essayant de salir à la fois un diplomate de haute valeur et des plus honorables et une entreprise dont seul l'effondrement du Comptoir d'escompte [2] est venu détruire les merveilleux résultats.

---

[2] Krach des cuivres, suicide de Denfert-Rochereau.

» Pour ce qui me concerne personnellement, mon rôle est des plus simples en cette affaire, et le grand accusateur, Boell lui-même, n'a trouvé à relever contre moi que le crime de « maladresse ». C'est, en effet, le ministre des travaux publics, alors M. Demôle, qui m'avait chargé de diriger cette mission industrielle, et je ne crois pas qu'on ait quoi que ce soit à me reprocher. Je déplore seulement de voir mon nom livré à trop de publicité, moi qui ai toujours aimé a travailler silencieusement et à demeurer dans l'ombre — et plus encore de voir les odieuses attaques dirigées contre M. Ristelhueber, dont, encore une fois, je m'honore d'être l'ami.

» Je ne sais rien de précis sur le cas de M. Bourée ni de M. Lemaire, mais je puis déclarer en tonte assurance que le livre de M. Boell est dans son ensemble l'œuvre la plus détestable à tous les points de vue que puisse écrire un Français ».

Telles sont, fidèlement, les déclarations de M. Thévenet. Nous les enregistrons sans commentaires.

André Jakson.

LA GUERRE ENTRE LA CHINE ET LE JAPON

DÉMONSTRATIONS JAPONAISES CONTRE WEÏ-HAI-WAI ET PORT-ARTHUR

(*Le Journal des débats*, 12 août 1894)

Le Foreign Office a reçu un télégramme confirmant la nouvelle, que nous avons donnée hier en *Dernière Heure* dans notre édition rose, d'une attaque de la flotte japonaise contre Weï-Hai-Waï. Les Chinois chantent victoire et affirment qu'ils ont repoussé leurs adversaires d'abord à Weï-Hai-Waï, puis à Port-Arthur.

Inutile de décrire de nouveau Weï-Hai-Waï ; contentons-nous de rappeler que cette forteresse maritime se trouve sur la côte Sud et à l'entrée du golfe de Petchili, presque au cap Chan-Toung, la pointe la plus orientale de l'Empire du Milieu. Port-Arthur, qu'on appelle aussi Port-Li, en l'honneur de Li-Hong-Tchang, son créateur, est situé en face et à environ 50 lieues marines de Weï-Hai-Waï, à l'extrémité d'une presqu'île qui sépare le golfe de Liao-Toung de la baie de Corée.

Port-Arthur est le principal établissement maritime du Céleste Empire. Parfaitement défendu par des lignes de feux qui commandent ses abords dans toutes les directions, il est non seulement à l'abri d'un coup de main, mais encore il paraît capable de résister à l'attaque d'une flotte puissante. L'arsenal a été construit par un syndicat français, sous la direction de M. Thévenet, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Weï-Hai-Waï et Port-Arthur sont donc des places fortes de premier ordre, et quatre grands navires japonais accompagnés de petits bâtiments auraient cherché à les enlever !! Telle est la version chinoise que nous allons reproduire textuellement :

« Shanghaï, le 11 août.

« Une dépêche de Takou (entrée du Peiho) annonce ce matin que la flotte japonaise a pris l'offensive et a tenté mercredi une attaque audacieuse dans le but de capturer les forts importants à l'arsenal de Weï-Hai-Waï.

» Le matin, de bonne heure, une escadre japonaise composée de quatre croiseurs et de plusieurs navires plus petits s'est approchée des forts ; mais, les bâtiments ayant été découverts tout de suite, l'alarme fut donnée avant qu'ils aient tiré.

» Les canonniers chinois ont pris leurs postes sans retard et ouvert un feu des plus vifs contre les assaillants. Malheureusement pour la Chine, sa flotte était partie deux jours auparavant, et il n'y avait dans le port que des petites canonnières et des torpilleurs. Ce fait avait été probablement signalé par la croisière japonaise qui surveillait les mouvements des Chinois.

» Les Japonais ont ouvert le feu à leur tour ; mais, devant la masse de métal dirigée contre eux et voyant que les torpilleurs appareillaient pour sortir du port, ils ont renoncé à une attaque directe, puis ils ont repris le large.

» Peu après, cependant, ils se sont présentés .devant l'autre entrée du port, mais les Chinois étaient prêts. Les Japonais n'ont pas mieux réussi que précédemment, et cette fois ils ont remis définitivement le cap sur la haute mer.

»Vendredi, pendant la nuit, ils se sont présentés devant Port-Arthur qu'ils ont bombardé quelque temps, puis ils se sont retirés. On n'a aucun renseignement sur les pertes éprouvées des deux côtés.

» On dit, ce matin, que la flotte.chinoise du Petchili et la flotte japonaise sont aux prises. Vingt et un navires sans compter les petits bâtiments se livrent un combat acharné. »

Nous laisserons à l'avenir le soin de nous dire si vraiment le golfe du Petchili a été le théâtre de la grande bataille navale qu'annonce le télégramme de Shanghaï ; mais la dépêche est suffisamment explicite pour montrer à quoi se réduisent les affaires de Weï-Hai-Waï et de Port-Arthur.

La croisière japonaise s'est d'abord approchée du premier de ces ports, probablement pour voir si la flotte chinoise s'y trouvait encore ; il y a eu échange de coups de canon ; les torpilleurs-chinois ont fait mine de prendre la mer et sont restés prudemment à l'abri des défenses de la place ; bref, après deux démonstrations à grande distance, les Japonais ont repris le large. Peut-être aussi s'étaient-ils présentés devant Weï-Hai-Waï dans l'espérance d'attirer en pleine mer l'escadre chinoise et de lui livrer bataille.

En vérité, l'affaire n'aurait quelque importance que si quelque navire de la flotte du mikado avait reçu quelque grave blessure, mais de cela on se serait aperçu de terre et les dépêches chinoises mentionneraient le fait. Donc, jusqu'à nouvel ordre, il faut considérer l'attaque de Weï-Hai-Waï comme un incident sans portée, et ce qui tendrait à prouver que cette impression est exacte, c'est que, trente-six heures après, la croisière japonaise se présentait de nuit devant Port-Arthur et y lançait des projectiles.

En somme, les Japonais cherchent à attirer à eux la flotte chinoise. Depuis l'ouverture des hostilités, ils croisent en vain à l'entrée du golfe de Petchili et ils voudraient, pour en finir, en venir aux mains avec leurs adversaires. Ceux-ci relèveront-ils le défi ? Il serait à désirer pour la prompte issue du conflit qu'ils s'y décident, car, après une victoire décisive de l'un ou l'autre des belligérants, les puissances européennes dont les intérêts souffrent de l'état de guerre pourraient plus aisément faire entendre leur voix.

E.W.

SHANGHAÏ NEUTRALISÉ

Londres, le 12 août.

Le secrétaire d'État aux affaires étrangères a avisé le Board. of Trade que le gouvernement japonais a pris l'engagement de s'abstenir de toute opération de guerre contre Shanghaï et ses approches. Devant cette assurance, le gouvernement chinois a consenti à ne pas obstruer les abords du port.

Aux dernières nouvelles, — que rien n'est encore venu confirmer, la flotte japonaise aurait attaqué la flotte chinoise de Pei-Wang et une bataille des plus sérieuses, sur laquelle on n'a aucun détail, serait engagée.

PORT-ARTHUR

(*Le Figaro*, 28 novembre 1894)

Port-Arthur, où les Japonais viennent d'entrer, est le plus important des arsenaux chinois.

Il occupe, à la frontière de la Mandchourie et de la Corée, l'extrémité de la presqu'île de Lia-Tong, qui commande le golfe de Petchili, à peu près en face de Chefoo, pointe fortifiée du continent, également à l'entrée du golfe.

Port-Arthur, dont les photographies sont exposées dans notre salle des dépêches, a été construit par deux Français, M. Jean Thevenet, ingénieur en chef des ponts et chaussées, et M. Griffon, autre ingénieur. Commencés en 1867, les travaux ont été terminés en 1891. L'arsenal contient un immense bassin avec 1.700 mètres de quai, où peuvent être rangés 14 cuirassés, une forme de radoub, une fonderie de canons, des forges et des magasins. Le tout est éclairé à l'électricité. Le général qui y commandait s'appelle Van Hanneken. Il descend d'une famille française du nom de Hennequin, qui s'est exilée en Allemagne à la suite de la révocation de l'édit de Nantes.

Port-Arthur est protégé du côté du large, par des forts élevés sur les hauteurs, et, par mer, les Japonais n'auraient pu s'en emparer. Aussi l'ont-ils attaqué par terre. Ils n'ignoraient pas la grande faute commise par Li-Hung-Chang, qui n'avait pas voulu donner une importance suffisante aux défenses de terre. Il n'existait, sur l'isthme de Ta-lien-Whan, que des redoutes et des batteries élevées à la hâte. Les soldats du Mikado, qui déjà occupaient la rade, les ont facilement réduites au silence. Là, ils n'étaient plus qu'à 70 kilomètres de Port-Arthur. Maintenant qu'ils en sont les maîtres, les Japonais menacent directement Pékin, car le golfe du Petchili est à eux. Ils auraient, il est vrai, pour entrer dans le Peïho, à passer sous les forts de Ta-kou, qui arrêtèrent les Anglais en 1858 et nous coûtèrent de si grands efforts en 1860 ; mais, probablement, ils suivront la route que nous avons prise à cette époque, pour aller débarquer plus au nord, à Shan-Kaï-Kwan, au pied même de la grande muraille, qui, là, se mire dans les eaux du golfe, et d'où ils n'auront plus qu'à descendre jusqu'à Pékin, à moins que la paix, que l'Empereur et sa mère sont disposés à demander au Japon, ne les arrête en chemin.

P.

La Genèse de Port-Arthur [3]
(« À travers le monde », 1904, p. 165-167)

Port-Arthur est menacé : l'armée japonaise débarquée à Pi-tsé-vo s'est emparée du chemin de fer qui assure les communications de cette place, et la flotte est maîtresse de la mer. Avec une ténacité qui accuse une vieille rancune, autant qu'un plan préconçu, le Japon veut prendre la forteresse du Kouang-toung. L'article suivant fera comprendre toute l'importance qu'il attache à ce succès.

À l’entrée du golfe du Pet-chi-li, à environ 30 kilomètres du cap Lao-ti-chan, se trouve une baie encaissée entre les collines. Leur hauteur moyenne varie entre 200 et 400 mètres au-dessus du niveau de la mer.

C'est la baie de Port-Arthur, autrefois nommée baie de Lu-shung-kao.

La ville de Port-Arthur comptait à peine, en 1886, quelques milliers d’habitants. Les autorités chinoises en avaient fait un lieu de relégation pour les condamnés de droit commun.

---

[3] Article reproduit par *Le Lorrain*, 3 juin 1904 (sans la composition du syndicat français) et *L'Avenir du Tonkin*, 18 janvier 1905, avec cette introduction : Port-Arthur vient de succomber : il n'est pas sans intérêt de rappeler ce que furent ses commencements, auxquels travaillèrent si jalousement les Russes qui viennent d'être obligés de renoncer à leur œuvre.

À peine, de temps à autre, quelques jonques chinoises venaient-elles jeter l'ancre dans la rade, transporter des vivres pour les prisonniers, ou se mettre à l'abri des tempêtes ; les paisibles pâtres mandchous qui gardaient leurs troupeaux de chèvres au pied de la montagne d'Or, ne se doutaient guère que leurs collines allaient devenir aussi célèbres.

La presqu'île de Liao-toung est généralement montagneuse et peu fertile. Les collines, qui bordent la mer sont incultes et déboisées. Quelques thyms sauvages, un rare gazon, de loin en loin quelques pieds d'immortelles, telle est leur unique végétation.

Dans l'intérieur des terres, on cultive principalement le millet et le sorgho. Le sorgho est la plante providentielle de l'indigène : sa graine sert à faire le pain, et sa tige est utilisée, pendant l'hiver, comme combustible. Le bois de chauffage est inconnu dans la contrée, et la houille, provenant des mines de Kaïpin, coûte trop cher pour les familles pauvres.

La baie de Port-Arthur s'étend, du nord au sud, sur un espace d'environ 18 kilomètres. Elle possède une largeur d'environ 1.000 mètres et s'étend, par endroits, jusqu'à deux mille.

À gauche, à l'entrée de la baie, s'étend une chaîne de mamelons qui aboutit au cap Lao-te-chan. À l'intérieur se trouve une rade assez large et assez profonde pour contenir une flotte d'une centaine de navires. Une passe naturelle, d'une largeur d'environ 150 mètres, la fait communiquer avec la mer. Cette passe, ou goulet, peut donner facilement accès aux navires du plus grand tonnage.

À droite, s'élève la montagne d'Or, dominée par la citadelle. Au pied de la montagne d'Or, s'étendait un lac peu profond qui, à marée basse, ne formait qu'un vaste marécage. C'est dans ce marécage que les autorités chinoises songèrent à créer un port, qu'ils entourèrent de défenses convenables, pour garder l'entrée du Pet-chi-li.

La construction des forts et du port fut confiée à des ingénieurs allemands. S'ils réussirent à faire des forts convenables, ils furent moins heureux dans la construction du port et de ses bassins. Ils négligèrent de prendre les précautions les plus élémentaires. Les murailles qu'ils construisirent sans fondations suffisantes s'écroulèrent, sous la poussée de la vase, dans un immense bourbier.

Dès lors, Ly-hung-Chang songea à recourir à d'autres compétences. Il fit appel à des ingénieurs français. C'est à cette occasion qu'il se fonda, en 1886, sous le patronage du Comptoir d'Escompte, un Syndicat de maisons industrielles français, comprenant, notamment, la Compagnie de Fives-Lille, les Anciens Établissements Cail, les Chantiers de la Méditerranée, les Chantiers de la Loire, les Forges de Denain et Anzin, etc. Ce Syndicat prit à forfait la construction d'une cale de radoube et des ateliers destinés à la réparation des navires de guerre. La direction des travaux fut confiée à M. Thévenet, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

Le bassin à flot, qui possède une longueur d'environ 500 mètres sur une largeur de 400 mètres, atteint, dans sa plus grande partie, une profondeur de 20 mètres. Les travaux, habilement conduits, furent menés à bonne fin dans l'espace de quatre années. Mais nos ingénieurs s'étaient trouvés souvent aux prises avec de grosses difficultés.

Dans le courant des années 1887 et 1888, dix mille coolies furent employés à dessécher le marécage et à déplacer la vase. Le coup d'œil n'était pas banal. Qu'on se représente, en effet, une équipe de cinq mille hommes pataugeant, tout nus, dans la vase et chargeant avec des pelles, les paniers que leurs cinq mille autres camarades portaient, suspendus en balance, sur leurs épaules. On eût dit une fourmilière déplaçant ses pénates.

Le spectacle était choquant pour les dames françaises résidant alors à Port-Arthur; mais, au dire du taotaï, les dames n'avaient qu'à fermer les yeux, ou à ne pas paraître sur les chantiers.

D'ailleurs, on se familiarise vite, en Chine, au tableau des nudités humaines. Les enfants circulent, tout nus, pendant l'été, dans les rues des villes, et il n'est pas rare de voir, le soir, le long des berges des fleuves, les bateliers remorquant leurs jonques dans le costume de nos premiers parents.

Dans le courant de l'année 1888, une épidémie de choléra vint s'abattre sur les chantiers de Port-Arthur. Pendant quelques semaines, la mortalité fut effrayante. Chaque jour, on comptait les décès par centaines. Dans une seule journée, on releva trois cents cadavres. Les troupes chinoises furent occupées à l'ensevelissent des morts. La panique gagna les travailleurs, et les chantiers furent pendant quelque temps désertés. Les autorités chinoises, sur le conseil de nos ingénieurs, recommandèrent à la population de ne plus boire, sans la faire préalablement bouillir, l'eau d'un petit ruisseau où se déversaient les égouts de la ville. La population, affolée, se conforma à cette prescription hygiénique, et l'épidémie se trouva rapidement enrayée. On capta des eaux de sources, situées à une distance de quelques kilomètres, et, depuis lors, les maladies d'origine cholérique demeurèrent inconnues dans la région. La confiance revint aux travailleurs. Les chantiers se repeuplèrent et les travaux suivirent désormais leur cours normal.

Li Hung Chang s'intéressait vivement à Port-Arthur. Ayant remarqué quelques points de ressemblance entre ses collines et celles de Toulon, il l'avait surnommé le Toulon de la Chine.

Un jour, causant familièrement, dans son yamen, avec M. Thévenet, il lui demanda, à brûle-pourpoint s'il croyait Port-Arthur imprenable.

« Excellence, répondit notre ingénieur, avec les forts dont vous l'avez doté, Port-Arthur est imprenable. Cependant, je voudrais le prendre, dans les quarante huit heures, en débarquant des troupes dans la baie qui se trouve là-bas, à la distance d'une quinzaine de kilomètres, et en prenant vos forts par le travers. »

Li Hung Chang demeura un instant pensif, puis il changea le sujet de la conversation. Quelques jours après ce colloque, un millier de soldats chinois travaillaient, dans la baie signalée, à construire un fort.

[D'hier à aujourd'hui : l'empiètement à la russe]

Le Gouvernement russe suivait d'un œil attentif la marche des travaux de Port-Arthur. Pour les étrangers, résidant en Chine, pendant l'année 1889. il était manifeste que les provinces de la Mandchourie et la péninsule de Liao-toung, ne tarderaient pas à faire partie de l'empire moscovite. Les officiers de l'état-major russe parcouraient ces régions en tous sens avec le consentement bénévole ou forcé des autorités chinoises. La Russie guettait Port-Arthur pour sa flotte du Pacifique.

En 1889, il se produisit, en Chine, un événement qui passa inaperçu en Europe, mais qui fit du bruit en Orient, et qui était gros de conséquences.

Un grand-duc de Russie vint faire une visite officielle au Gouvernement de Pékin. Il n'était pas venu uniquement pour des motifs de simple courtoisie, et demanda à Li Hung Chang l'autorisation de visiter les travaux de Port-Arthur. La demande était trop pressante pour que Li Hung Chang pût refuser.

On reçut le prince, à Port-Arthur, en grande pompe ; mais, à partir de cette époque, les autorités chinoises commencèrent à éprouver de fâcheux pressentiments.

Plus tard, une canonnière russe pénétra, la nuit, dans la rade de Port-Arthur sans autorisation préalable. Le taotaï en conçut une grande colère ; mais, voyant flotter le pavillon russe, il se contenta de faire demander au capitaine combien de temps il comptait séjourner dans le port.

Le capitaine fit répondre qu'il resterait le temps nécessaire pour réparer sa machine.

La canonnière séjourna huit jours dans la rade et ses officiers occupèrent leurs loisirs à parcourir la contrée, étudier la topographie et photographier les travaux. Cette fois, les augures chinois tirèrent de l'événement de sinistres présages.

Vers la fin de l’année 1889, l’œuvre du Syndicat de Chine approchât de son terme. Par un véritable tour de force, nos ingénieurs avaient fait sortir de terre un bassin magnifique et de splendides ateliers. Les bois de construction étaient venus de Corée ou de Shanghai. Le matériel en fer des charpentes et les machines, venus de France, sortaient des ateliers de la Compagnie de Fives-Lille, ou des anciens Établissements Cail. Les seuls matériaux qu'on avait trouvés sur place étaient les moëllons et les pierres de taille, qu'on avait arrachés aux carrières des collines rocheuses. Les travaux furent définitivement livrés aux autorités chinoises dans le courant de l'année 1891. L'œuvre était grandiose et faisait honneur à l'industrie française.

La destinée de Port-Arthur était de faire beaucoup de bruit dans l'histoire. Dès l'année 1895, à peine sorti de son berceau, c'est-à-dire des mains de nos ingénieurs, il eut à soutenir un assaut formidable. Pendant la guerre sino-japonaise, toute la flotte du Nippon vint lancer ses foudres sur sa tête.

Port-Arthur était encore trop jeune pour pouvoir supporter une pareille épreuve. L'impéritie de ses défenseurs le laissa tomber aux mains de l'ennemi.

La Chine, vaincue sur terre, annihilée sur mer, se jeta dans les bras de la Russie. La Russie, qui n'attendait que ce moment favorable pour séparer les combattants, arrêta l'armée victorieuse ; le Japon regimba ; pour le calmer, on lui jeta deux cents millions.

La Chine délivrée remerciait sa libératrice. La Russie, en échange de ses bons offices, garda Port-Arthur. Elle avait, enfin, l'objet de ses rêves. En devenant russe, Port-Arthur ne perdit pas au change. Il devint le favori de l'empire moscovite, l'enfant gâté du tzar. Rien ne fut épargné pour développer convenablement sa croissance et faire couler un sang vigoureux dans ses veines. Comme on comptait beaucoup sur lui, on ne fut pas avare. Des millions de roubles coulèrent, comme un nouveau Pactole, vers sa cassette.

Une voie ferrée le relia à Saint-Pétersbourg, sa nouvelle capitale.

Ses ateliers s'agrandirent, ses forts se multiplièrent ; chaque angle de ses rochers reçut une batterie, ses magasins regorgèrent de vivres et son arsenal de munitions. IL devint la place impassible et forte, que bombardent, en ce moment, les canons japonais. Quel sera son sort ?

Paul ROBERT