

Tonkin (France), la cession à bail de Port-Arthur et de Talienwan (Russie), la cession à bail de Quang-hecouvan (France), la cession à bail de Weihaiwei (Angleterre), la cession à bail de la presqu'île de Kownlown (Angleterre), la convention de la non-aliénation de la Mandchourie et de la Mongolie (Russie), la convention de la non-aliénation du bassin du Yangtsekiang (Angleterre).

Ces ambitions territoriales, jamais rassasiées pour elles-mêmes, toujours déçues par les avantages concédés aux voisins, conduiront peut-être les puissances européennes à un conflit intercolonial ; en tous cas, elles ne peuvent se satisfaire que par la violence. Aussi faut-il savoir un certain gré aux explorateurs, aux chefs de missions géographiques ou commerçantes, aux ingénieurs et aux sociétés industrielles, de tâcher d'ouvrir la Chine au progrès et à notre civilisation, sans l'y contraindre et sans l'amoindrir par des rapt et par l'emploi de la force. La mission lyonnaise de M. Brenier (1857) a plus fait pour l'union du travail et de la main-d'œuvre chinoise avec l'intelligence et le capital européens que les victoires de trois armées d'invasion. Et la meilleure conquête que la race blanche ait faite en Extrême-Orient est certainement l'autorisation de construire le réseau ferré de l'intérieur de la Chine, au moyen d'une émission de titres (cent douze millions) en date du 19 avril 1895. Ce réseau joindra entre eux les bassins fertiles des grands fleuves et comprendra les lignes suivantes :

1^o De Péking à la frontière sibérienne par Tientsin, Niontchouang (avec embranchement sur Talienwan et Port-Arthur), Moukden et Kerin (raccordement avec Vladivostock et le transsibérien).