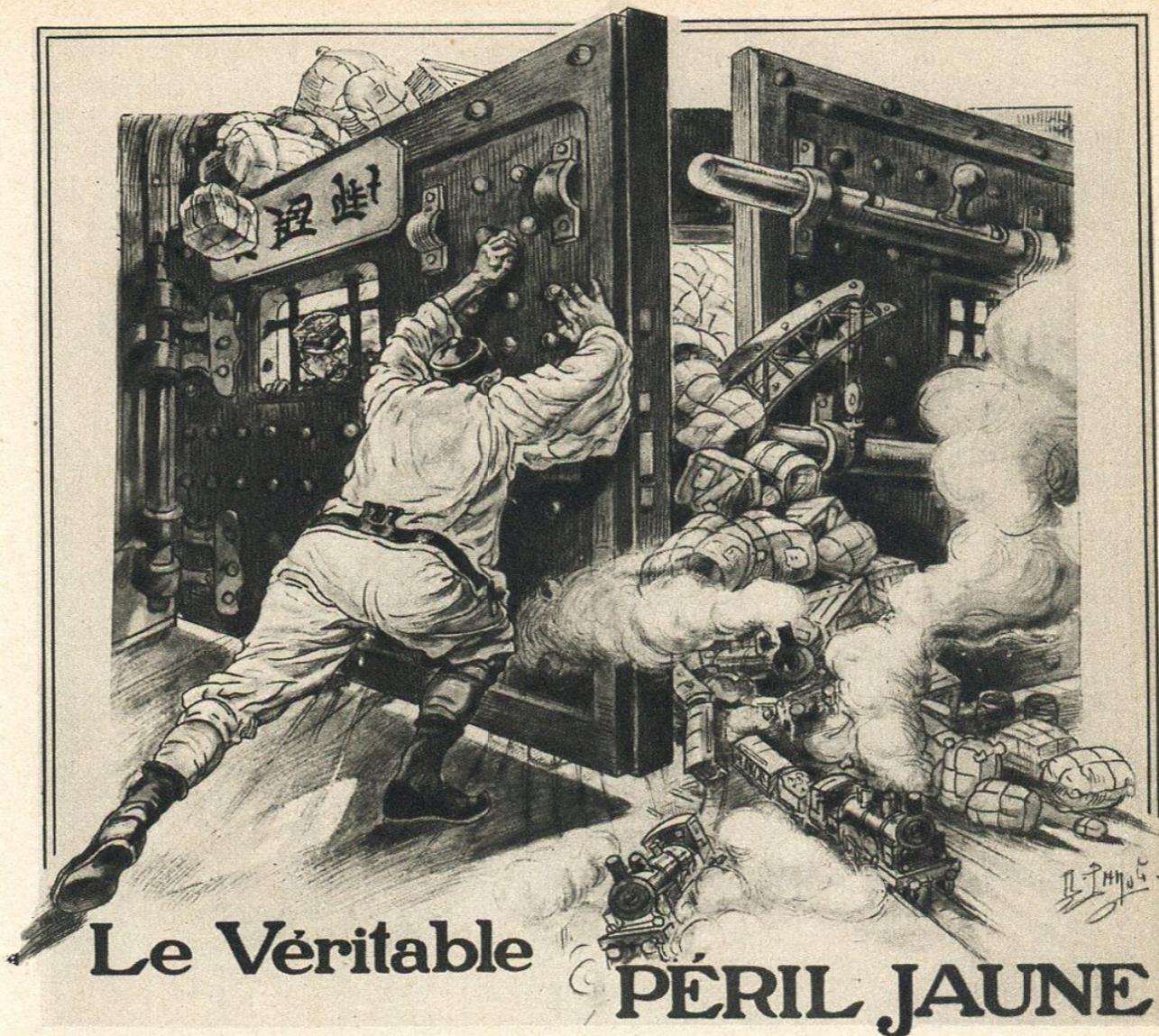




EN QUELQUES ANNÉES, C'EST UNE CHINE NOUVELLE, RICHE D'USINES PUISSANTES ET PROSPÈRES, QUI A SURGI DE TERRE ET QUI, CHAQUE JOUR, GAGNE DU TERRAIN SUR L'ANCIENNE, LA CHINE DES JONQUES, DES PAGODES ET DES ROUTINES SÉCULAIRES. — COMPOSITION DE H. LANOS.



Le Vêritable PÉRIL JAUNE

DURANT ces dix dernières années, combien de fois n'a-t-on pas agité le fantôme d'une invasion qui précipiterait sur l'Europe des hordes de soldats de race jaune armés et équipés à la moderne ? Ce péril est tout imaginaire ; mais il en est un autre, qui

fait plus que de nous menacer, qui a déjà pris forme de réalité : celui d'une Chine outillée à l'occidentale, pourvue d'une main-d'œuvre inépuisable et vivant de peu, et qui, après avoir fermé ses marchés à nos usiniers, passerait à l'offensive et viendrait conquérir nos propres marchés ! Ce péril, non

Que le péril jaune, dont on parle si souvent, existe en réalité, cela ne fait pas de doute. Mais sous quelle forme doit-on se le représenter ? Autrefois les invasions jetaient soudain sur les pays civilisés des hordes de barbares ; aujourd'hui, c'est sur le terrain économique et industriel que se livrent les batailles et se font les conquêtes. C'est là que l'Orient commence à nous faire une concurrence déjà redoutable et inquiétante pour l'avenir. Devant les transformations prodigieuses dont la Chine a été, en quelques années, le théâtre, il n'est que temps de jeter le cri d'alarme.

que nous en recherchions les commencements et que nous en retracions les étapes. Nous n'aurons pas, pour cela, à remonter bien haut dans l'histoire !

A l'époque où le Japon commençait à secouer sa torpeur, soit vers 1868, il était interdit sous peine de mort aux Chinois de

pas militaire mais industriel, voilà le véritable « Péril jaune » à redouter.

A L'ÉCOLE DES DIABLES ÉTRANGERS.

Pour bien comprendre l'importance de l'essor industriel qui s'effectue actuellement dans le vieil empire, il est indispensable

s'expatrier sans une autorisation spéciale. En 1870, sur les conseils du docteur Yung Wing, qui avait brillamment conquis son diplôme de médecine en Amérique, à l'Université de Yale, les autorités de Pékin autorisèrent une centaine de jeunes gens à suivre son exemple et s'engagèrent même à payer leurs frais d'éducation et de séjour.

Mais de vieux mandarins intervenaient bientôt pour montrer que ces étudiants reviendraient « empoisonnés par la fausse science occidentale », et provoquaient leur rappel.

Ce fut seulement en 1907 que la vieille impératrice douairière, impressionnée par les succès des Japonais en Mandchourie, ordonnait de choisir une centaine de jeunes lettrés qui iraient s'initier, en Europe comme en Amérique, à la civilisation des « diables étrangers ».

Alors, un engouement extraordinaire éclata en Chine en faveur du savoir occidental. Par centaines, par milliers, les jeunes Chinois partirent à la recherche de la science et du progrès, à travers le monde. En 1908, on comptait déjà dans les universités et les écoles militaires du Japon *quatorze mille* étudiants chinois ! En 1909, on estimait que *vingt mille* Célestes, âgés de seize à vingt-cinq ans, poursuivaient leurs études à l'étranger. C'était une véritable pépinière d'ingénieurs, de techniciens, de savants qui, de retour dans leur pays, ne pourraient que collaborer activement à son essor industriel !

En même temps qu'il envoyait à l'étranger des légions d'étudiants, le gouvernement fondait dans les moindres villes des écoles à l'occidentale, dont il confiait la direction à des professeurs japonais. Dans la seule année 1900, il n'en fondait pas moins de *deux cent vingt* ! En 1907, le nombre des instituteurs japonais au service de la Chine s'élevait déjà à plus de *deux mille* !

LES JOURNAUX NAISSENT ET SE MULTIPLIENT. Mais voici un autre facteur de progrès non moins important. Depuis près d'un demi-siècle, bravant les édits impériaux, des milliers de Chinois, appartenant presque tous aux basses classes, émigraient loin de la terre natale pour s'engager comme manœuvres dans les grandes entreprises de travaux publics ou sur les plantations. Économés, patients et débrouillards, ils ne tardaient pas à s'établir marchands, et rentraient tôt ou tard au pays, après fortune faite.

En 1890, on comptait aux États-Unis 107 488 Chinois, dont les dépôts en banque

formaient un total de *cent quatre-vingt millions* de francs ! Quand ces riches émigrants rentraient dans leur province natale, ils ne pouvaient que célébrer les louanges de ce monde occidental où ils avaient vécu, où de dociles monstres d'acier les conduisaient de ville en ville, où des fils de laiton véhiculaient la voix humaine aux quatre coins du monde.

Fait considérable et qui allait précipiter le mouvement : ils s'étaient accoutumés, durant leur long séjour à l'étranger, à lire chaque matin les nouvelles du monde entier. Ils formaient donc une clientèle toute trouvée pour les hommes d'initiative qui entreprendrait de doter la Chine d'une presse « nationale ».

En 1905, exception faite de la vénérable *Gazette de Pékin*, vieille de plusieurs siècles, mais qui ne publiait que les actes officiels, il n'existait en Chine que des journaux « étrangers », rédigés presque exclusivement en anglais ou en français.

Du jour au lendemain, la presse chinoise prenait naissance. En 1908, on comptait déjà plus de deux cents journaux, appartenant à des Chinois, rédigés et imprimés par des Chinois. En 1909, les quotidiens chinois étaient au nombre de quatre cents ! A Pékin, les femmes chinoises organisaient la publication d'un quotidien dédié exclusivement à une clientèle féminine ! A Lhassa, la mystérieuse cité du Bouddha Vivant, paraissait en 1910 un journal bi-hebdomadaire illustré !

A Moukden, la vieille capitale de la dynastie régnante, le vice-roi fondait de ses propres deniers un vaste cabinet de lecture où des lettrés étaient chargés de lire et de commenter à haute voix les journaux, pour le bénéfice des gens du peuple.

Et une nouvelle profession prenait naissance à Pékin. Des lettrés pauvres imaginaient de se poster aux carrefours populeux et de lire à haute voix des gazettes — y compris des dépêches de l'Agence Reuter et les « semaines scientifiques » — en se recommandant à la générosité de leur auditoire !

LES RUBANS D'ACIER SE DÉROULENT. C'est à l'influence de cette jeune presse que la Chine est redevable en grande partie du réseau de lignes télégraphiques (80 000 kilomètres de longueur totale, avec 650 stations) qui relie Pékin aux principales villes de l'empire. Et c'est grâce encore à son influence que fonctionnent actuellement dans le pays plus de 8 000 kilomètres de voies ferrées, alors que, il y a quatorze ans, soit dans la seconde moitié de l'année 1896, les 130 kilomètres séparant Tien-Tsin de Pékin (les deux plus importantes villes de l'em-

pire) ne pouvaient être parcourus qu'en palanquin, par les gens pressés, tandis que les autres avaient le choix entre les charrettes à bœufs et les jonques du Peï-Ho !

Exposer l'historique des chemins de fer chinois, c'est montrer à quels obstacles se heurta tout d'abord le développement industriel de l'antique nation.

Dès 1860, des sociétés européennes ou américaines s'offraient à couvrir la Chine d'un vaste réseau de voies ferrées. Mais le haut mandarinat demanda le temps de réfléchir. Et ce ne fut que dix-sept ans plus tard, soit en 1876, que l'autorisation fut accordée de construire une première ligne d'une quinzaine de kilomètres devant relier Shanghai à Wou-Tchang !

Le monde commercial se réjouit de la nouvelle : la Chine s'ouvrait enfin aux conquêtes pacifiques ! Et l'enthousiasme persista devant le cahier des charges aux clauses draconiennes et baroques que le gouvernement impérial imposait aux concessionnaires.

La voie ferrée devait se faire humble et modeste avec une jauge de 75 centimètres. Bien que construite à travers des terrains absolument plats, la ligne droite lui était interdite, car elle devait respecter les tombes, les maisons et les jardins situés sur sa route, de sorte que les innombrables détours im-

DEUX ÉPOQUES : EN HAUT, UN DE CES MANDARINS CHINOIS QUI PERSONNIFIAIENT ENCORE, IL N'Y A PAS PLUS DE VINGT-CINQ ANS, L'ESPRIT DE LA « VIEILLE CHINE ». EN BAS, UN GROUPE D'ÉTUDIANTS MODERNES, VÊTUS... ET INSTRUITS À L'EUROPÉENNE.



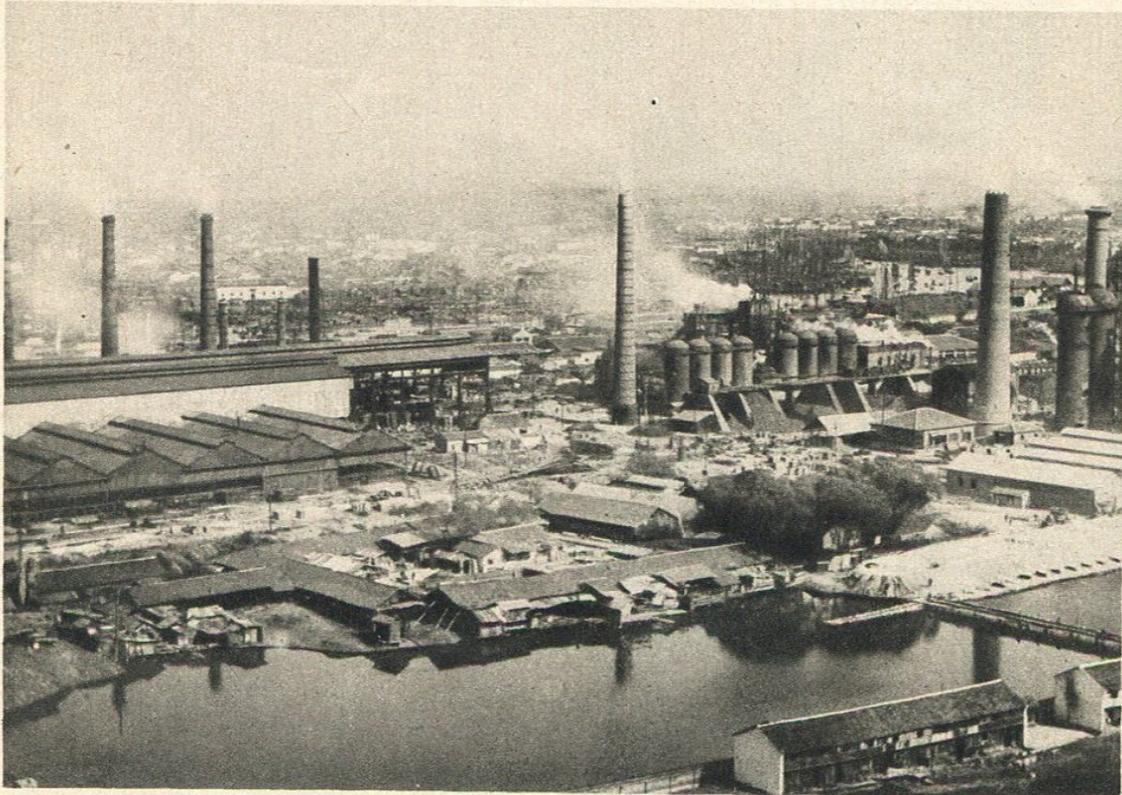
posés triplaient le nombre des quinze kilomètres prévus.

En outre, il était formellement défendu aux ingénieurs de creuser le sol « à plus d'une main de profondeur », de peur d'exciter la colère des génies infernaux !

Malgré tout, cet ancêtre du réseau chinois vit le jour, et fut solennellement inauguré par un vice-roi. Mais les étrangers

parti de ses ressources, la compagnie chargeait un de ses ingénieurs, un Anglais, M. Kinder, de construire un petit tramway à chevaux, long d'une lieue et demie, et qui permettrait de transporter le charbon jusqu'à une rivière que la marée montante rendait navigable.

Un tout petit tramway traîné par des poneys ! Combinaison qui ne heurtait pas



UN GRAND ARSENAL AUX PAYS DES « FILS DU CIEL » : LES USINES MÉTALLURGIQUES DE HAN-YANG.

Avec leurs gigantesques hauts fourneaux et leur outillage perfectionné, ces usines, fondées il n'y a pas vingt ans, ont mérité d'être surnommées « le Creusot chinois ». Si bien que la Chine, jusqu'ici tributaire de l'étranger, commence à fournir du fer à l'Amérique !

s'étaient réjouis trop tôt ! Deux semaines après les fêtes d'inauguration, le gouvernement chinois procédait au rachat.

Et dans quelle intention ? Pour acquérir le droit d'arracher rails et traverses, et de précipiter à la mer wagons et locomotives !

La jonque et la charrette à bœufs triomphaient du chemin de fer ! Le parti « Vieille Chine » était dans la jubilation !

Mais, à peu près à cette même époque, une compagnie chinoise s'était formée à Pékin pour exploiter les richissimes gisements de houille bitumineuse de Kaïping, dans le nord du Tchi-Li, à environ 135 kilomètres de Tien-Tsin. Pour tirer un meilleur

de front les préjugés chinois ! Et M. Kinder ne fut pas inquiet. Inaugurés en 1881, sans tambour ni trompette, ces six kilomètres de rails

allaient faire une brillante fortune !

Ne sachant à quoi employer ses dimanches, M. Kinder se mettait tout bonnement... à construire une petite locomotive ! A l'insu des Chinois, il ramassait de-ci de-là de vieilles pièces de machinerie, et les appelait à l'honneur de faire partie de la première locomotive construite en sol asiatique.

Et, un beau jour, la *Rocket of China* (nom qui rappelait la première locomotive de Stephenson) faisait ses brillants débuts sur la petite voie de la mine, en présence d'une

foule qui, loin d'être hostile à l'innovation, l'accueillait avec enthousiasme.

D'année en année, l'humble tramway, élevé au rang de chemin de fer, devint plus ambitieux et ses rubans d'acier atteignirent enfin Tien-Tsin. Gonflé par le succès, il partait à la conquête de la Grande-Muraille, et ajoutait ainsi 150 kilomètres à son réseau. Enfin, en 1899, l'achèvement d'un nouveau

capital qui se gonflait des souscriptions recueillies dans d'autres villes.

Les fondateurs du « Creusot chinois » lui choisirent avant tout un emplacement admirable : Han-Yang, l'une des trois villes qui forment, au confluent du Yang-Tsé-Kiang et du Han, une agglomération de deux millions d'âmes.

L'arsenal qui allait sortir de terre était



branchement à travers la Mandchourie le reliait à la plus longue ligne du monde : au Transsibérien.

Brillantes destinées pour une petite ligne qui n'avait été tout d'abord qu'un chemin de fer d'amateur !

UN CREUSOT CHINOIS SORT DE TERRE.

Au lendemain de la guerre sino-japonaise (1894), de riches marchands de Shanghai formèrent le projet de fonder un vaste établissement métallurgique qui serait pour la Chine ce qu'est pour la France le Creusot. En une journée, ils réunissaient trente millions de francs, rien que dans le haut commerce indigène de Shanghai,

COMMENT LA CHINE S'EST TRANSFORMÉE EN VINGT ANS : UNE STATION SUR LA LIGNE PÉKIN-HANKÉOU.

En 1896, on ne pouvait encore aller qu'en palanquin de Tien-Tsin à Pékin. Aujourd'hui, plus de 7 000 kilomètres de voies ferrées relient les grandes villes chinoises. A elle seule, la ligne Pékin-Hankéou, qui dessert les usines de Han-Yang, est longue de 1 200 kilomètres.

assuré ainsi contre la disette de main-d'œuvre. Le voisinage immédiat de ces trois villes devait effectivement lui constituer une réserve inépuisable

de main-d'œuvre, et de cette main-d'œuvre qui assure, pour une longue échéance, le succès d'une industrie : salaires extraordinairement bas, surabondance de bras inoccupés, inexistence de syndicats ouvriers, condamnation à l'insuccès de toute tentative de grève, autant de circonstances puissamment favorables à l'avenir de l'entreprise.

Au point de vue géographique, le choix de l'emplacement faisait aussi le plus grand honneur aux cerveaux chinois qui avaient conçu la création de ce Creusot asiatique.

Situé à plus de mille kilomètres à l'intérieur des terres, Han-Yang est bâti sur la rive du Yang-Tsé-Kiang, si profond même à cette distance de son embouchure que les vapeurs de gros tonnage peuvent embarquer ou débarquer leurs cargaisons bien en amont de Han-Yang. A cette magnifique artère fluviale viennent s'ajouter deux affluents navigables, le Han et le Hsiang, et tout un réseau de canaux.

Le choix n'était pas moins heureux au point de vue minéralogique. De récentes prospections avaient amené la découverte d'inépuisables gisements d'antracite à proximité de Han-Yang, aussi faciles d'accès que d'exploitation, et la présence d'immenses dépôts de minerai de fer, d'excellente qualité, situés également dans le voisinage de cette localité, contribuait de son côté à assurer l'avenir du futur Creusot.

Tandis que des architectes européens creusaient les fondations des bâtisses des hauts fourneaux et des cheminées, les représentants de la compagnie recrutaient en France, en Belgique, aux États-Unis, tout un état-major d'ingénieurs et d'ouvriers métallurgistes. A la même époque, arrivaient dans ces mêmes pays des délégations de jeunes Chinois, qui venaient s'initier aux procédés de la fabrication de l'acier.

**EN
PLEINE
ACTIVITÉ.**

Voyons ce qu'est devenu, moins de douze ans après sa fondation, l'arsenal de Han-Yang, et jugeons s'il est réellement digne d'être appelé le Creusot chinois.

Son état-major d'ingénieurs étrangers a cédé la place à des ingénieurs chinois, et, à part quelques contre-mâîtres belges, engagés pour monter des machines-outils servant à la fabrication des petites armes à feu, tout le personnel est chinois, y compris le directeur, M. Lee, qui fut un des brillants élèves de l'Université de Yale (États-Unis).

La fonderie dispose de 12 fours Bessemer et de 4 fours Siemens, qui marchent jour et nuit, d'un bout de l'année à l'autre, et produisent un acier dont la réputation a cessé d'être locale. De ses 20 laminoirs sortent chaque jour 400 rails, qui sont achetés à l'avance ; très supérieurs, comme qualité et comme facture, aux rails américains, ils les ont supplantés rapidement. En 1904, les fonderies des États-Unis importaient en Chine pour 28 millions de francs de rails et constructions métalliques ; en 1910, ces mêmes établissements n'y ont pas importé pour un centime de marchandises !

Veut-on d'autres chiffres qui achèvent de montrer l'importance croissante de l'arsenal

de Han-Yang ? Il occupait, l'année dernière, 3 500 ouvriers, 2 000 manœuvres et bateliers, et 1 800 à 2 000 mineurs. Les machines à vapeur de l'usine produisaient quotidiennement une force motrice dont le total se chiffrait par 21 000 chevaux-vapeur, et les chaudières réservées aux turbines de l'installation d'énergie électrique formaient un autre total de 6 500 chevaux.

Éclairée à l'électricité, équipée et outillée selon les tout derniers progrès de la technique, avec ses grues électriques, la fonderie chinoise de Han-Yang supporterait victorieusement la comparaison avec plus d'un arsenal d'Europe ou d'Amérique. Et quelle admirable organisation !

Extrait à une distance de 90 kilomètres environ, le minerai de fer est amené dans des barges d'acier, d'une contenance de 800 tonnes, qui viennent se ranger le long des quais de l'usine, pour se vider automatiquement dans des wagons d'acier qui transportent directement le minerai aux hauts fourneaux, grâce à un réseau de voies ferrées qui desservent les moindres parties de la fonderie.

Au sortir des fours, saumons de fer et barres d'acier sont véhiculés directement, sans plus de manipulations, à bord des vapeurs rangés à quai, qui les transportent dans les ports maritimes chinois, ou même jusqu'au Japon, jusqu'en Amérique, sans coûteux transbordement.

**CONCURRENCE
SUR NOS
MARCHÉS.**

Nous en avons assez dit pour pouvoir conclure, en accord avec les faits, que le Creusot chinois a conquis pour longtemps les marchés orientaux aux dépens des producteurs étrangers, qui sont dans l'impossibilité matérielle de livrer d'aussi bon acier à des prix aussi bas.

Reliée maintenant à Pékin par les 1 200 kilomètres de rails de la ligne Pékin-Hankéou — rails dont ses propres laminoirs ont fourni la plus grande partie — la fonderie de Han-Yang s'est ouvert de nouveaux débouchés, et les compagnies, qu'elles soient nationales ou étrangères, qui sont concessionnaires de voies ferrées dans l'empire, sont tenues de n'employer que des rails provenant de Han-Yang.

Vainqueur de la Chine sur les champs de bataille, le Japon en est devenu le vassal dans le domaine de l'industrie métallurgique, puisque la fonderie de Han-Yang lui fournit chaque année 6 000 tonnes d'acier et de fonte de fer, dont les ingénieurs nippons fabriquent des pièces de grosse artillerie et des plaques de blindage.

Et nous avons déjà parlé de cette écla-



L'EUROPE ELLE-MÊME A DÙ OPPOSER DÉJÀ DES REMPARTS A L'INVASION DES PRODUITS CHINOIS, FAVORISÉE PAR LE BON MARCHÉ DE LA MAIN-D'ŒUVRE ASIATIQUE. — COMPOSITION DE H. LANOS.

tante revanche industrielle : la Chine fournissant du fer à l'Amérique ! Le trust de l'acier achetant du métal à des hauts fourneaux chinois ! C'est un fait que le tout-puissant syndicat expédia récemment, à titre d'expérience, le vapeur *Seneca*, qui s'en fut embarquer à Han-Yang 3 000 tonnes de fer en barres, pour les rapporter en Pensylvanie par la voie du Cap Horn. Malgré la formidable longueur du trajet, l'excellente qualité du métal et son bas prix d'achat contribuèrent à transformer cette première expérience en une opération avantageuse, commercialement parlant !

La Chine ne dispose encore que d'une seule fonderie, et elle peut déjà entrer en concurrence avec les nations étrangères, sur leurs marchés nationaux ! Quelle perspective d'avenir ! La menace apparaîtra dans toute sa gravité, quand nous aurons ajouté que, de l'avis unanime des explorateurs et des minéralogistes, la Chine tient en réserve sous son sol vierge des gisements inépuisables d'excellent charbon et de minerai de fer de qualité supérieure, alors que certains pays industriels (États-Unis, par exemple) ont la preuve que leurs richesses minières sont en voie d'épuisement rapide !

NOTRE AGRICULTURE EST MENACÉE.

Mais voici une autre forme de péril jaune qui, cette fois, s'adresse non plus au monde industriel, mais bien à l'agriculture.

Il y a deux ans, une puissante compagnie de navigation, la « Peninsular and Oriental », fit une tentative qui ne souleva tout d'abord que la curiosité : elle se proposait d'importer en Angleterre une cargaison de porcs, canards et poulets chinois, conservés par les procédés frigorifiques. Si cette première expérience donnait des résultats satisfaisants, des vapeurs spécialement équipés apporteraient régulièrement de Shanghai et de Canton des quantités de victuailles.

Au jour dit 6 000 porcs chinois, 20 000 canards, 2 400 oies, et 2 000 poulets furent mis en vente chez de gros commissionnaires de Londres, après que le service de santé eut reconnu que ces comestibles étaient salubres.

Malgré le coût du transport (30 jours de mer), les volailles, d'excellente qualité, valurent aux revendeurs des bénéfices de 40 à 50 p. 100, tandis que le bénéfice réalisé sur les porcs montait à 55 p. 100 !

La presse anglaise, avec cette unanimité de vues qu'elle manifeste à l'égard des intérêts nationaux, comprit le danger. Les fermiers anglais et irlandais étaient condamnés à la misère si les éleveurs chinois s'im-

plantaient sur le marché. Et les journaux déclarèrent la guerre à la volaille asiatique et au pourceau chinois : des animaux nourris on ne sait comment, de la viande suspecte... et autres arguments *ejusdem farinae* !

Les marchands de Shanghai et de Canton renoncèrent à envoyer une seconde cargaison. Mais le Chinois est patient et tenace, et, sans se poser en prophète, on peut prédire que les produits de sa basse-cour feront tôt ou tard une nouvelle apparition sur nos marchés européens.

Méfions-nous d'un peuple qui est notre maître dans l'art d'élever les animaux domestiques, d'un peuple de 300 millions de fermiers qui est déjà en état de nous inonder de poulets à dix sous et de viande de porc à douze sous la livre !

INVASION PACIFIQUE.

Il est encore un autre aspect du péril jaune qui nous concerne moins, nous, Français de la métropole, que d'autres nations, tout en constituant une grave menace pour certaines de nos colonies. J'entends parler de la main-d'œuvre chinoise, toujours prête à partir à la conquête de nouveaux débouchés, et d'autant plus dangereuse qu'elle ne reste pas main-d'œuvre à perpétuité.

Un terrassier français reste terrassier sa vie durant. Un Chinois, qui s'expatrie comme manœuvre, guettera patiemment l'occasion d'embrasser une carrière plus lucrative. Et qu'un seul Chinois réussisse dans un pays, on peut s'attendre à coup sûr à une prochaine invasion de ses compatriotes.

Le cas de Singapore pourra nous servir d'exemple. Il y a une vingtaine d'années, les établissements du détroit de Malacca, colonie anglaise, étaient presque exclusivement peuplés de Malais (environ 800 000), auxquels s'ajoutaient 50 000 Hindous. L'élément blanc ne comptait guère que 4 000 âmes ; mais c'était une élite qui, maîtresse du haut commerce, de la banque, des fonctions officielles, jouissait d'une influence souveraine.

Aujourd'hui, la même contrée, bien que demeurée colonie britannique, pourrait être plus justement considérée comme une possession chinoise. Les Célestes y forment une écrasante majorité (320 000 Chinois contre 230 000 Malais), et l'élément blanc a diminué de nombre, en même temps que son influence s'évanouissait. Le commerce, celui de gros comme celui de détail, est passé aux mains des marchands chinois, et, si quelques maisons anglaises s'entêtent à végéter, toutes les maisons américaines, qui étaient les plus nombreuses et les plus florissantes, ont fini par mettre la clé sous la porte.

Ici comme en Californie, comme en Australie, comme aux Philippines, comme aux Hawaïis, c'est à ses *coolies*, à ses « manœuvres à tout faire », que la Chine est redevable de cette brillante victoire économique sur la race blanche.

Séduits par le bon marché de la main-d'œuvre chinoise, des planteurs de thé ou des propriétaires de mines d'étain important de Canton une centaine de coolies, engagés pour trois ans. Patiemment, nos émigrants attendent la fin de leur contrat, en s'efforçant, durant leurs heures de loisir, de se familiariser avec le dialecte local.

Ce n'est pas que la linguistique les passionne ! Mais ils suivent méthodiquement un plan arrêté dès leur départ de Chine, et qui les mènera presque à coup sûr à la fortune. Les voici colporteurs, les voici boutiquiers. Ils ont besoin maintenant de domestiques et d'employés, et ils les font venir de leur lointaine province, et, probablement, de leur village natal. Encore quelques années, et notre ancien terrassier sera le directeur et propriétaire d'un grand magasin qui s'approvisionnera directement en Europe ! C'est alors la grosse fortune : résidence princière à Singapore et somptueuse villa à la campagne, trotteurs australiens et automobiles françaises.

On estime que le nombre des millionnaires chinois de Singapore est de quarante, et il faut entendre par ce terme des « millionnaires de livres sterling », ce qui équivaut à dire que 40 Célestes ont su amasser chacun dans cette colonie plus de 25 millions de francs. Ils ont fait un joli chemin en quelques années, les anciens coolies à tout faire !

La frugalité, la docilité et l'intelligence de leurs ouvriers leur ont permis de s'implanter victorieusement, et sans payer le tribut du sang, dans des colonies dont la possession avait coûté à la race blanche des efforts longs et sanglants.

Par son bon marché, par son nombre, par sa facilité à émigrer, et aussi par son efficacité, la main-d'œuvre chinoise constitue donc une forme importante du véritable péril jaune.

Certes, notre pays n'est pas encore touché, mais nos amis d'outre-Manche commencent déjà à discuter, dans la presse comme à la Chambre des communes, sur les mesures à prendre pour lutter contre « l'Invasion Jaune ».

Un membre du Parlement, M. Houston, montra récemment que la marine de commerce anglaise employait une forte proportion de Chinois comme matelots, chauffeurs et soutiers.

Il y a une dizaine d'années, un blanchisseur chinois, qui avait longtemps séjourné à New-York, venait s'établir à Manchester. Et l'on compte maintenant dans cette ville plus de cent blanchisseries chinoises ! A Liverpool et à Birkenhead, les ouvriers chinois (presque tous employés dans des blanchisseries) sont déjà au nombre de deux mille !

La conclusion est facile à tirer. Au lieu de paralyser nous-mêmes nos forces par les multiples conflits qui, chez nous, mettent aux prises patrons et ouvriers, producteurs et consommateurs, unissons toutes nos énergies, faisons appel au concours de toutes les bonnes volontés : sans cela, nous risquons d'être submergés par l'invasion de produits de toutes sortes dont l'Extrême-Orient menace de nous inonder.

ALLO?... PÉKIN?...

Le téléphone — considéré naguère encore comme une invention des « diables étrangers » — est aujourd'hui d'usage constant dans le Céleste Empire.

